POLSKA WALCZĄCA

ŻOŁNIERZ POLSKI NA OBCZYŹNIE

FIGHTING POLAND — WEEKLY FOR THE POLISH FORCES — PRICE TWOPENCE

Wychodzi co tydzień | ***Dnia 27-go listopada 1943r.*** | **Rok V. Nr. 47**

WOLNOŚĆ BAŁTYKU

Dwadzieścia pięć lat temu, polska racja stanu w sprawach polityki morskiej nie była jeszcze ściśle określona. Zdawano sobie natomiast w społeczeństwie polskim — powszechniej, niż kiedykolwiek przedtem — sprawę z kapitalnej wagi dla państwa, wolnego dostępu do morza. Aktem historycznym, uwypuklającym te nastroje, jest dekret ówczesnego Naczelnika Państwa, Józefa Piłsudskiego, z dnia 28-go listopada 1918 r., rozkazujący utworzyć polską marynarkę.

Od tego dnia zaczęliśmy patrzyć na Bałtyk, jako na naturalne ujście dla gospodarczego rozwoju Polski, jako na główną arterię, łączącą jej przyrodzone bogactwa z olbrzymimi rynkami handlowymi Świata.

Od dnia tego poczęliśmy organizować nasze życie morskie, we wszystkich kierunkach. Objęliśmy przyznany nam skrawek wybrzeża, wybudowaliśmy własny port w Gdyni — naszą chlubę narodową, rozbudowywaliśmy naszą flotę handlową. Z myślą o zabezpieczeniu tych warsztatów pracy, tego niezmiernie cennego dorobku narodowego — tworzyliśmy siłę zbrojną na morzu. Staraliśmy się jak najprzyjaźniej ułożyć stosunki z wszystkimi naszymi sąsiadami.

Mieliśmy najlepsze zamiary i nadzieje na przyszłość.

Wypadki we wrześniu 1939 roku zniweczyły wszystko, cośmy zrobili.

* * *

Dziś, w dwudziestopięciolecie polskiej marynarki, w piątym roku jej nieustannej pracy i walki na niemal wszystkich morzach Świata, dziś kiedy jesteśmy już bliżej końca zawieruchy wojennej — wypada nam zwrócić myśli nasze ku naszej przyszłości na morzu.

Głównym celem obecnej wojny, jeżeli chodzi o kontynent Europy, jest zdruzgotanie Niemiec, a więc zniweczenie ich potencjału militarnego, politycznego i gospodarczego. Zniweczenie w dosłownym znaczeniu tego słowa, t.j. takie, które raz na zawsze uniemożliwi temu państwu wzniecanie pożogi wojennej, grożącej ludzkości zagładą. Zażegnana zatem być musi z całą stanowczością wszelka możność podniesienia się jakiegoś "IV-go Reichu" do potęgi z czasów Hitlera. Niemcy muszą być całkowicie rozbrojone na lądzie, morzu i w powietrzu. Niemcom musi być narzucony taki ustrój polityczny, który zdoła powstrzymać zapędy "*Raubritterów*" i zetrze pychę "*Herrenvolku.*" Przemysł niemiecki musi być ograniczony do istotnych pokojowych potrzeb obywateli państwa.

W splocie ciężkich i kategorycznych warunków, jakie muszą być narzucone Niemcom w wyniku toczącej się wojny, powinien znaleźć się również i ten, który uniemożliwi im panowanie na Bałtyku, oraz przeprowadzanie hasła "*Drang nach Osten.*" Warunek ten stanowi wolna i przez nikogo nie zagrożona łączność Bałtyku z Morzem Północnym, łączność, która umożliwi skuteczne przeciwstawienie się zakusom jakiejkolwiek agresji, wymierzonej bezpośrednio przeciwko całości lub żywotnym interesom państw, ciążących ku basenowi tego morza, a pośrednio przeciw tym państwom, które ustanowią nowy ład i porządek w Europie i będą stały na straży przyszłego pokoju.

Stać na straży pokoju nie znaczy — wygłaszać piękne hasła o wzniosłej ideologii. Znaczy to zabezpieczyć się skutecznie, sprawiedliwie i realnie przeciwko wszelkim zakusom napastnika.

* * *

Zarzewiem obecnej wojny był Gdańsk. Sprawa Gdańska musi być zatem po wojnie tak rozwiązana, ażeby nie mógł stać się ponownie przyczyną pożogi. Rozwiązanie musi być słuszne, sprawiedliwe i uzasadnione względami życiowymi, i gospodarczymi Polski oraz historią.

To samo stać się powinno z tymi obszarami nadbrzeżnymi, które mają żywotne znaczenie dla zabezpieczenia interesów polskich i przyszłego pokoju.

Istota naszego problemu morskiego polega nie tylko na dostępie Polski do Bałtyku, lecz także na zabezpieczeniu wyjść z Bałtyku na Morze Północne, a więc na "otwarciu" Morza Bałtyckiego. Jest to absolutnie niezbędny warunek dla ugruntowania prawdziwie niepodległego bytu Rzeczypospolitej.

Sądzimy zresztą, że w interesie wszystkich państw nadbałtyckich, leży to samo dążenie do otwarcia Bałtyku i zabezpieczenia szlaków, wiodących stąd w szeroki Świat — na zasadach swobodnej wzajemnej współpracy, bez dopuszczenia jakiejkolwiek wrogiej przewagi.

Dwie wojny światowe, podczas których Niemcy potrafiły zamknąć Bałtyk i uczynić z niego swe morze wewnętrzne — dały dostateczny dowód, jak doskonale Kanał Kiloński spełnił swoją strategiczną rolę. Dlatego los tego Kanału musi być przesądzony w wyniku obecnej wojny. W interesie narodów nadbałtyckich leży, ażeby nie były odcięte od Zachodu. Wówczas bowiem zmienią się podstawy założeń strategicznych, a tym samym zmieni się położenie tych narodów.

Wąski półwysep Jutlandzki oddziela Morze Północne od Bałtyku, czyniąc z niego basen zamknięty, podobny do Morza Śródziemnego. Półwysep ten przerywa równocześnie ciągłość wybrzeża niemieckiego, stwarzając specyficzne warunki strategiczne. Część zachodnia wybrzeża niemieckiego stanowi wyjście na szerokie wody Atlantyku oraz na inne wielkie morza Świata, stwarzając podstawę dla dążeń kolonialno-imperialistycznych, oraz dla pomyślnego rozwoju tych dążeń. Część północno-wschodnia natomiast umożliwia panowanie na Bałtyku i tym samym stopniowe przeprowadzanie odwiecznego parcia na Wschód, czyli dążeń kontynentalno-imperialistycznych. Te dążenia Niemiec ujawniła ich polityka ogólna, ujawnia także dobitnie ich polityka morska, oparta na wykorzystywaniu warunków strategicznych, które stwarza pozycja geograficzna granic morskich.

Narzędziem polityki morskiej jest siła zbrojna na morzu. Ażeby narzędzie to mogło być skuteczne, musi ono być dostosowane do zamiarów, musi opierać się o mocne podstawy oraz musi być poręczne i wszechstronne. Rozumiejąc doskonale wagę tych postulatów, Niemcy konsekwentnie zdążali do ich urzeczywistnienia.

Wybudowali najpierw dwie potężne bazy wojenno-morskie — Wilhelmshafen na Morzu Północnym i Kiel na Bałtyku, a następnie stworzyli silną, nowoczesną flotę.

Początkowo, jedyną drogą morską, łączącą Wilhelmshafen z Kilonią, była droga okrężna dokoła Jutlandii; była to droga nie tylko długa /540 Mm. mierząca/, ale przede wszystkim niedogodna. Niedogodna dlatego, że po obu jej stronach mieszkają narody, co prawda bliskie Niemcom pokrewieństwem, lecz jakże dalekie i obce im duchem — spokojne, pracowite, pragnące żyć w wiecznej harmonii międzynarodowej, dążące jedynie do podniesienia swego dobrobytu na drodze na wskroś pokojowej i moralnej. Narody żywiące wstręt do rzemiosła wojennego, dlatego militarnie słabe i dlatego też nie nadające się do jakiegokolwiek sojuszu wojskowego, czy wojenno-morskiego, któryby mógł na wypadek wojny scementować je w jedną całość z Niemcami i zagwarantować w ten sposób bezpieczeństwo, dowolność dysponowania i swobodę ruchu operacyjnego przez Cieśniny Duńskie.

Wilhelmshafen i Kiel leżą z obu stron półwyspu Jutlandzkiego, u jego podstawy, znajdującej się na terytorium Niemiec i mierzącej niecałych 100 kilometrów. Nie było więc nic łatwiejszego jak stworzyć bezpośrednie połączenie tych dwóch baz przez budowę kanału, który rozwiązał w sposób prosty całe skomplikowane zagadnienie strategiczno-operacyjne. Budowa nie tylko nie mogła budzić żadnych zastrzeżeń, lecz na odwrót mogła przysporzyć sławy i uznania, albowiem miała wszelkie pozory dzieła, stworzonego dla ogólnego dobra narodów żeglarskich, skracając znacznie połączenie portów Bałtyku z portami W. Brytanii i reszty Świata.

Kanał Kiloński biegnie przez terytorium Niemiec, jest zatem w ich całkowitej dyspozycji, może być odpowiednio ufortyfikowany i wojskowo zabezpieczony, może być uchroniony przed inwigilacją obcego wywiadu, umożliwia dowolną i szybką dyslokację floty według potrzeb operacyjnych — na jednym lub drugim teatrze wojennym, daje wreszcie możność opanowania wejścia na Bałtyk oraz odcięcia zachodu od wschodu Europy.

W czasie poprzedniej wojny światowej, Niemcy, dzięki Kanałowi Kilońskiemu, szachowały znakomicie Rosję, a także W. Brytanię — Rosja nie wiedziała prawie nigdy, jaką siłą morską rozporządzają Niemcy na Bałtyku, a W. Brytania miała często nieprawdziwe wiadomości o flocie niemieckiej na Morzu Północnym. Możliwość takiego manewrowania ułatwiała Niemcom osiąganie sukcesów operacyjnych. W ten sposób Niemcy uczynili z Bałtyku owo słynne "*Binnensee*" — "jezioro niemieckie" — bazę floty nawodnej i podwodnej. Jednym z powodów ich powodzenia był niezawodnie brak jakiegokolwiek poważnego konkurenta bałtyckiego.

Rosja od czasu wojny z Japonią nie mogła odzyskać swego panowania na Bałtyku, zdobytego przez Piotra Wielkiego w chwili, gdy Polska ostatecznie odsunęła się od morza. Państwa Skandynawskie były zbyt słabe i zbyt zamiłowane we wzniosłej idei pokojowej, by konkurować z ideologią Bismarcka. To też w ubiegłej wojnie Niemcy wszechwładnie panowali na Bałtyku, co było niewątpliwie jednym z powodów długotrwałego i z początkiem zwycięskiego dla nich przebiegu wojny. Bałtyk był przez Niemcy zamknięty, a leżące nad jego wylotami Dania i Szwecja — bezsilne.

To samo w jeszcze większym stopniu powtórzyło się w wojnie obecnej. Polska i państwa skandynawskie były zbyt słabe na morzu, aby przeciwstawić się niemieckiej polityce morskiej. Z miejsca Polska odcięta została od sprzymierzeńców. Jak dawniej — tak i dziś Bałtyk jest "kolebką" floty niemieckiej. Tyle tylko, że część baz Niemcy przenieśli dalej, na wschód do Gdańska i Gdyni, aby uniknąć dość przykrego kontaktu z *Royal Air Force.*

Słabość morska Polski i Danii sprawiła, że Niemcom udało się całkowicie zapanować w Cieśninach Duńskich, opanować Danię i Norwegię. Pośrednio była też przyczyną, że flocie brytyjskiej zamknięto wejście na Bałtyk. Wynikła stąd sytuacja strategiczna i polityczna długi czas dawała /i jeszcze daje/ wiele korzyści Niemcom, przedłużając wojnę i utrudniając natarcie sił Wolnych Narodów na "fortecę niemiecką."

Potrzeba rozwiązania tego problemu po wojnie zdaje się logiczna i nie budzi zastrzeżeń. Niemcy muszą być pozbawione możności wykorzystywania Kanału Kilońskiego dla swych własnych, często ukrytych i niecnych celów, a Cieśniny Duńskie powinny się stać pewnym i bezpiecznym połączeniem Bałtyku z Morzem Północnym.

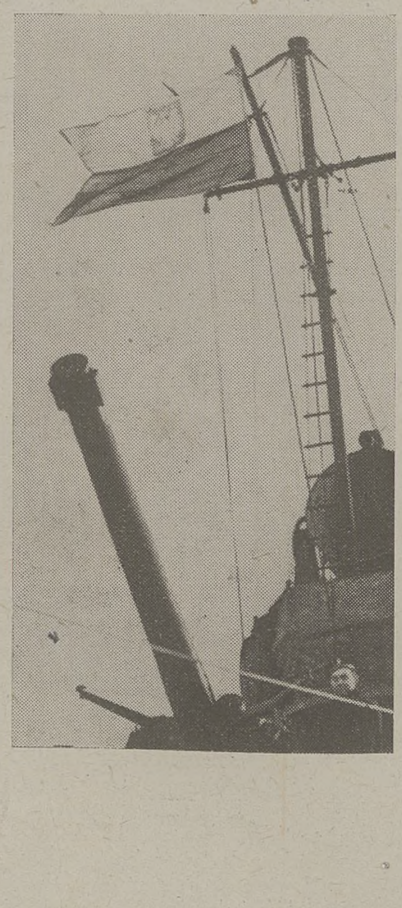
Wiemy, że wielkie demokracje walczą o nowy ład i porządek w świecie. Wierzymy, że porządek ten zadowoli wszystkie narody — duże i mniejsze — i da możność każdemu organizmowi państwowemu prowadzić życie w warunkach długotrwałego pokoju i dobrobytu.

Tezą polską jest, aby Bałtyk stał otworem dla wszystkich.

ARTUR REYMAN

ROZKAZ Nr. 18

NA 25-LECIE MARYNARKI WOJENNEJ



Bandera na polskim okręcie wojennym

Marynarze!

28-go listopada święcimy 25-lecie istnienia Polskiej Marynarki Wojennej.

W tym dniu przed ćwierćwieczem w 17 dni po odzyskaniu niepodległości, Naczelnik Państwa Józef Piłsudski wydał historyczny dekret:

"Z dniem 28 listopada 1918 roku rozkazuję utworzyć Marynarkę Polską."

Słowa te, wyryte na bramie Dowództwa Floty w Gdyni, stały się hasłem wznowienia polskiej pracy na morzu. Wyniki tej pracy stanowią zawsze jeden z istotnych warunków rozwoju Państwa i dobrobytu Narodu.

Wiem, że niejedną przeszkodę trzeba było pokonać w umysłach obywateli, znaczenia morza nieświadomych. I wiem, że w dniu wybuchu wojny, mimo wysiłków waszych przełożonych, Polska Marynarka Wojenna nie była jeszcze dość silną, by móc zwycięsko zmierzyć się z wrogiem.

Wiem też jednak — i wie cały Naród, że obowiązek wasz spełniliście ponad zwykłą miarę. Boje o Oksywie i Hel, walki okrętów polskich na Bałtyku, Atlantyku, Śródziemnym Morzu i wodach arktycznych tworzą piękne stronice dziejów ojczystych. Jesteście częścią polskich Sił Zbrojnych, która ani na chwilę nie przerwała walki.

Nazwy wielu naszych okrętów zapisane są złotymi zgłoskami w wielkiej Księdze Chwały. Marynarze polscy dowiedli nieraz, że umieją dla Ojczyzny umierać. Pracą swoją i znojem codziennym dowód składają, że umieją dla Niej żyć, walczyć i zwyciężać.

Polska bandera ani na chwilę nie przestała powiewać dumnie nad wolnym terytorium Rzeczypospolitej — pokładami naszych okrętów wojennych. Banderę naszą podniesiemy znów na ojczystym brzegu. I wówczas wszyscy Polacy zrozumieją należycie, że bez szerokiego dostępu do morza i siły zbrojnej na nim, nie ma dla Państwa Polskiego ani prawdziwej wolności, ani prawdziwego bezpieczeństwa.

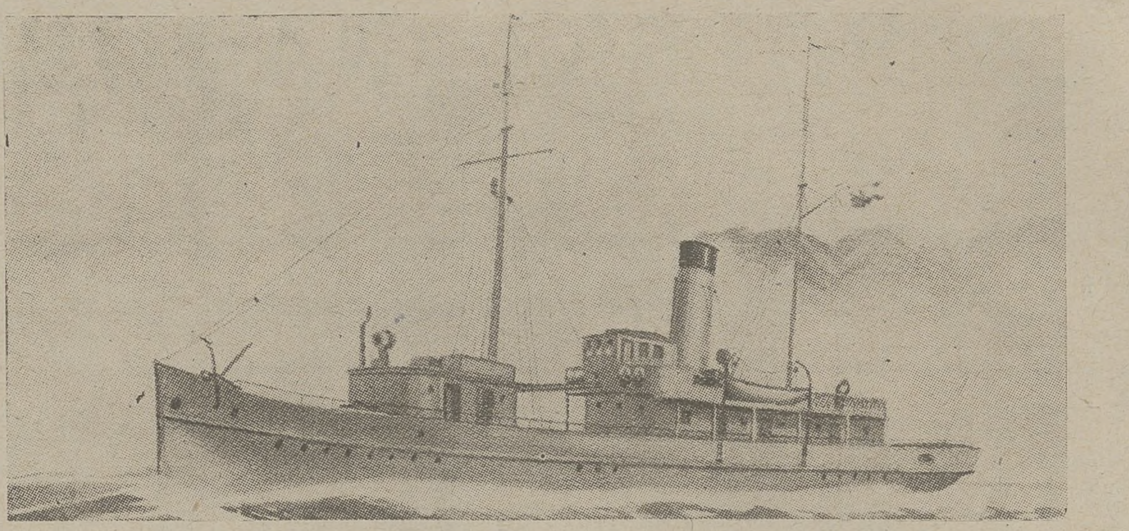
Marynarze! Życzę wam, abyście dopłynęli jak najrychlej do polskich brzegów, by wiernie i z mocą strzec wielkiego skarbu Narodu:

Wolności Mórz.

Londyn, dnia 2 listopada 1943 r.

NACZELNY WÓDZ
SOSNKOWSKI, Generał Broni.

Ćwierć wieku Polski na morzu



"Pomorzanin" /dawny/ — pierwszy okręt wojenny Rzeczypospolitej

Historia nasza zaczyna się właściwie od dekretu Naczelnika Państwa z dnia 28 listopada 1918 roku: "Rozkazuję utworzyć Marynarkę Polską." Słowa tego dekretu, wyryte na bramie Dowództwa Floty na Oksywiu, stały się zaczątkiem polskiego czynu na morzu. Czyn ten wcale mały nie był. O nie!

Dekret dziwnym trafem przypadł w samą rocznicę Bitwy pod Oliwą /28 listopada 1627/ kiedy to okręty polskie J. Kr. Mości rozgromiły w Zatoce Gdańskiej eskadrę szwedzką Stiernskjölda. Znać dobry był to omen, skoro do dziś dnia mimo przewagi nieprzyjaciela, mimo wszelakiego rodzaju trudności — Polska Marynarka Wojenna żyje, pracuje i walczy zwycięsko. A nie łatwe to było zadanie stworzyć choćby niewielką, ale sprawną i wartościową siłę morską w kraju, spraw morza zupełnie nieświadomym.

W lutym 1919 roku do generała Listowskiego, borykającego się na czele kilku słabych batalionów w dorzeczu Piny zgłosił się jakiś obdartus. Zaproponował stworzenie flotylli rzecznej z pozostawionych tam przez Niemców kilku na pół zdemolowanych motorówek. Obdartus nazywał się Giedroyć i był przedtem porucznikiem marynarki rosyjskiej. Równocześnie niemal i też ze statków wydartych Niemcom, tworzy się flotylla Wiślana. Są bowiem — o dziwo — marynarze. I to prawdziwi. Ze wszech stron, z trzech zaborów, z Francji i Ameryki, z Dalekiego Wschodu nawet — garną się pod ojczystą banderę. Brak tylko dostępu do morza i okrętów. Więc walczą na rzekach i lądzie.

Walczą dobrze. W obu flotyllach, w Pułku Morskim. Krwawią na różnych granicach. Zdobyte na nieprzyjacielu "Pancerny I" i "Pancerny II" docierają do Kijowa. Flotylla Pińska pływa po Dnieprze od Łojowa do Czerkas.

Potem karta się zmienia. Następuje odwrót iście Ksenofontowy, gdzie trzeba walczyć z następującym na pięty nieprzyjacielem, mając przed sobą coraz to płytszą, pełną mielizn Pinę. Równocześnie "Moniuszko" tonie pod Bobrownikami, a "Batory" w obronie Płocka.

Dziwne to nieraz statki. Na motorówkach lub kołowcach rzecznych ustawiano w pośpiechu jedno lub dwa działa polowe, podkładając coś w rodzaju obrotnicy. Dwa lub cztery karabiny maszynowe dopełniały uzbrojenia. Za osłonę służyły worki z piaskiem, z rzadka blachy stalowe. Czasem osłony nie było wcale. Statek uwiązany w krętym nurcie płytkiej rzeki nie miał swobody manewru. Był słabą baterią pływającą, walczącą przeciw znacznie bardziej ruchliwemu nieprzyjacielowi. "Nic-to" — jak napisałby Sienkiewicz. I rzeczywiście boje owych czasów przypominały wielce epopeę "Potopu."

Porucznik Hryniewiecki—z sześciu marynarzami—wybiera się na tyły nieprzyjaciela. Niosą poprzez ośnieżone puszcze Prypeci działko górskie. Maszerują 36 godzin. Ustawiają działko nad brzegiem rzeki. Zatapiają niespodziewający się niczego uzbrojony statek, ostrzeliwują placówkę. Wracają szczęśliwie. Komandor-porucznik Hryniewiecki miał twarde życie. Nie zginął ani wówczas, ani w ciężkim wypadku samochodowym w Gdyni, ani we wrześniu 1939 roku, kiedy to z czterema oficerami i dwoma marynarzami przedarł się na kutrze rybackim z Oksywia na Łotwę; a potem przybył do Anglii. Dane mu było zginąć śmiercią marynarza dopiero w październiku 1943 roku na pomoście dowodzonego przezeń prawdziwego i nowoczesnego Okrętu Rzeczypospolitej — "Orkan."

10 lutego 1920 roku generał Józef Haller zaślubia Polskę morzu. Zimny to i deszczowy dzień, nie rokujący nic dobrego. Ale mamy wreszcie upragniony dostęp do morza, w postaci . . . maleńkiego portu rybackiego w Pucku i drugiego na Helu. Porucznik Pławski i mat Wiśniewski przy dźwiękach Hymnu Narodowego i huku dział po raz pierwszy wciągają na maszt banderę wojenną Rzeczypospolitej. Komandor Pławski jest dziś dowódcą Jej pierwszego krążownika.

Holownik "Pomorzanin"—przeznaczony dla służby hydrograficznej i ścigacz "Myśliwy,'" oraz maleńkie holowniki "Krakus" i "Wanda"—szumnie nazwane O.R.P. /Okręt Rzplitej Polskiej/, to pierwsze nasze jednostki pływające po morzu. Jakże daleko nie tylko do stworzenia jakiejś morskiej siły zbrojnej, ale nawet własnego portu. Z Helu do Pucka "Krakus" płynie 5 godzin—mniej więcej tyle, ile w roku 1939 potrzebowała "Błyskawica," by przeciąć Bałtyk z Polski do Szwecji.

Cztery poławiacze min i dwie kanonierki stanowią dalszy "narybek," tuląc się wstydliwie do jedynego kawałka nadbrzeża w Pucku, gdzie się zresztą razem pomieścić nie mogą. Mimo to "Komendant Piłsudski" odbywa wyprawę do Kłajpedy, w momencie gdy trwa tam konflikt litewsko-niemiecko-francuski. W Gdańsku—gdzie okręty polskie chodzą na remont i po uzupełnienie zapasów—sytuacja też nie jest pomyślna.

W roku 1921 przybywają przyznane Polsce przez Radę Ambasadorów ex-niemieckie torpedowce. *Ersatz* wojenny, zbudowany w latach 1915-16 i obliczony na krótkotrwały żywot. Przydziału z flot zaborczych wyrzekliśmy się, jako-że ten czy ów mąż stanu lękał się "niepotrzebnego kłopotu." Z jednej strony wygłaszano szumne przemówienia o potrzebie dostępu do morza, z drugiej nie wierzono, że na tym morzu coś potrafimy stworzyć.

Małe ex-niemieckie torpedowce pływają jednak zawzięcie. Przydział na te jedyne nasze "bojowe" jednostki jest zaszczytem, którego dostąpić może zaledwie 400 ludzi. Niebawem "Kaszub" tonie w Gdańsku wskutek wypadku. Pozostałe "Krakowiak," "Kujawiak," "Ślązak," "Podhalanin" i "Mazur"—wychowują całe pokolenia marynarzy. Kręcą się po Bałtyku, pokazując banderę polską od Zatoki Botnickiej po Sund. Z jakim pietyzmem okręciki te były obsługiwane i konserwowane przez załogi, świadczy choćby fakt, że niektóre z nich dożyły obecnej wojny, osiągając wiek 23-24 lat, poważny nawet dla pancernika. "Mazur" zginął w boju z nieprzyjacielem, strzelając jeszcze w chwili, gdy pokład okrętu pogrążał się w morzu.

W r. 1922 Departament Morski/cóż za niefortunna nazwa — czy jest jakiś "departament lądowy"?/ zostaje przemianowany na Kierownictwo Marynarki Wojennej, na którego czele staje wice-admirał Porębski, a w dwa lata później pierwszy dowódca floty komandor (dziś wice-admirał) Świrski. Dowódcą floty zostaje późniejszy obrońca Helu Kmdr. (kontr-admirał) Unrug.

Historia opowie kiedyś homeryczne dzieje walki, jaką Kierownictwo stoczyć musiało o samą zasadę istnienia Marynarki i jej organizację. Były usiłowania zupełnej likwidacji tej nowej dla nas dziedziny, albo podporządkowania jej . . . Ministerstwu Przemysłu i Handlu, jako "morskiej straży celnej." Stosunek do Marynarki był pełen sentymentu i pięknych haseł o "bursztynowej potędze" i "suwerennej mocarstwowości," kończył się jednak zwykle "Legendą Bałtyku." Legenda polegała na stałych zaklęciach i obietnicach obrony morza "do ostatniej kropli krwi," wygłaszanych przy lada okazji, jednak — jak w legendzie — nierealnych.

Ocalił Marynarkę ówczesny Minister Spraw Wojskowych, gen. Kazimierz Sosnkowski—dzisiejszy Naczelny Wódz. On to poszedł po linii skromnych Jej życzeń i wyodrębnił Ją z ogółu spraw morsko-gospodarczych, stawiając Kierownictwo wyżej od Departamentu i nadając mu czysto wojenno-morski charakter. Dobry omen. . .

W roku 1924 flota przenosi się do zapoczątkowanego portu w Gdyni. Port jest teorią, bo w gruncie rzeczy okręty stoją na otwartej redzie. Na kanonierce "Komendant Piłsudski" / 350 ton/ usiłuje się wmontować 100 m/m działo "Canet'a." Kanonierka wygląda jak kaczka, której na ogonie położono wielką lunetę. Niebawem działo trzeba zdjąć, bo groziło ono bardziej własnemu okrętowi, niż domniemanym okrętom wroga. Dodać można, że działo to, pospołu z drugim /bateria "Canet" na Oksywiu/ w roku 1939 zatopiło niemiecki poławiacz min i uszkodziło dwa inne.

"Piłsudski" i "Haller"—przybrzeżne kanonierki — wśród sztormów i fal pływają aż na morza Północne i Norweskie. Nabyty w roku 1926 żaglowiec szkolny "Iskra" /500 ton/ przepływa Atlantyk /3 dni cyklonu/ i rok rocznie sięga ku wschodnim brzegom Śródziemnomorza. Stosunek do Marynarki, będącej równocześnie symbolem, nowością i . . . Kopciuszkiem /choć w istocie Konstytucja przyznaje jej zaszczytne, równorzędne z Wojskiem miejsce wśród Sił Zbrojnych Państwa/, nie zraża młodych adeptów morza. Z zapałem iście fanatycznym, znamionującym neofitów, garną się młodzi i starsi ze wszystkich sfer. I to nie tyle z Pomorza, ile z Warszawy, Lwowa, Wilna, Polesia, Śląska . . .

Od roku 1921 istnieje Szkoła Oficerska, przemianowana w r. 1928 na Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej. Pierwsze promocje podchorążych "własnego chowu" pełne były nieznanych wzruszeń. Na pokładzie "Bałtyku"—starego ex-francuskiego krążownika, zakotwiczonego "na mur" pod Oksywiem—ustawiali się nowo-promowani. Z górnych pomostów rodziny i osoby "bliskie sercu" spoglądały na nich ze czcią, iście bałwochwalczą. Kiedy podchorążowie znikali, aby wrócić po chwili w pełnej krasie stroju N. 1 /pierog, surdut, złote epolety, szabla/, osoby płci słabszej a bliżej zainteresowane, mdlały z zachwytu. "Pan prezes" jakiegoś oddziału Ligi Morskiej, wręczając prymusowi tradycyjny upominek, w poczuciu własnej niższości przestępował z nogi na nogę i jąkał się przed młodym chłopcem, który oto zdołał już przepłynąć Atlantyk i zgłębić wszelkie, niedostępne dla zwykłego śmiertelnika tajniki wiedzy morskiej. Sytuację ratował zwykle wystrzał z działa, ogłaszający południe . . .

O Szkole Podchorążych Mar. Woj. opowiadano różne cuda. Mieściła się ona w Toruniu, w starym, ponurym budynku poklasztornym, zamienionym przez Prusaków na koszary. Podobno nocą straszyły młodych podchorążych widma mniszek zgwałconych przez fryderykowskich żołdaków. Aby je odegnać, pokryto wilgotne mury całą panoramą obrazów marynistycznych własnego wyrobu. Było tam tyle wody, okrętów i armat, że zalęknione duchy ustąpiły . . .

Przed szkołą stały dwa zardzewiałe /ponoć wydobyte z dna morskiego/ niemieckie działa 88 m/m. Dotknięcie takiego działa przysługiwało jedynie starszym rocznikom. Młodsze mogły podziwiać je z daleka. Działa "prawdziwe"—"Puteaux" wzór 98!—inaczej lądowe 75-tki na podstawach morskich, ustawione na kanonierkach i torpedowcach, były przedmiotem takiej dumy, jak 403 m/m olbrzymy dla marynarzy "Nelsona" i "Rodneya". Skąpe dotacje ćwiczebnej amunicji sprawiały, że strzelano z ogromnym namaszczeniem, nabożeństwem niemal, a słowa: "gotowe, pal, odpalone", wygłaszano tonem, jakim Napoleon mówił: — "To słońce spod Austerlitz."

Jednak te to małe okręciki wychowały dzisiejszych dowódców, oficerów i znakomitych podoficerów-specjalistów "Błyskawicy," "Burzy," "Pioruna" "Garlanda," a także "Ślązaka" i "Krakowiaka — już nowych, znacznie większych od tamtych z r.1921.

W roku 1926 zamówiono wreszcie pierwsze okręty nowoczesne—kontrtorpedowce "Wicher" i "Burza" /po 1600 ton oraz podwodne stawiacze min "Wilk," "Ryś" i "Żbik" po 980 ton/. Z różnych programów morskich, zakrojonych na jaką taką pełnowartość taktyczną, żaden nie mógł być zrealizowany, choć w Genewie przyznano nam prawo do 150.000 ton. Tym niemniej moment długo oczekiwanego przybycia "Wichra" był dla wielu ludzi idei — dniem uroczystym. Okręt ten stał się symbolem i pierwowzorem — czymś w rodzaju "Victory" Nelsona. Jego podróż na Maderę po marszałka Piłsudskiego stała się epopeą, którą, jak najpiękniejszą bajkę, powtarzały dzieci w szkołach, rysując lub modelując z płomiennym zachwytem wizerunki okrętu.

W tymże okresie /1926-30/ zaczyna się historia polskich podwodników. To już było nie tylko nowe, ale i niezwykłe. Ludzie małego ducha patrzeli na pół z ironią, na pół z przerażeniem na te "kosztowne zabawki," czekając czy rychło zatoną wraz z ich lekkomyślnymi i niedoświadczonymi załogami. Ale na złość nie zatonął wówczas żaden. Natomiast — wbrew tamtym oczekiwaniom—polscy "ludzie głębin'" ustanowili w tej wojnie rekordy, z których mogą być dumni przed światem. Nazwy "Wilk," "Orzeł," przeszły do historii.

Potem nadszedł okres "siedmiu krów chudych." Przez 8 lat nie zamówiono nic, choć jasne było, że nie tworzy się floty z epizodycznie budowanych okrętów. Dopiero po długich, uporczywych perswazjach, zamówiono w r. 1934 stawiacz min "Gryf" (2250 ton) a w ślad za nim kontrtorpedowce "Grom" i "Błyskawica" po (2050 ton). Wreszcie w r. 1938-39 przybyły okręty podwodne "Orzeł" (zbudowany ze składek społeczeństwa); "Sęp" (po 1175 ton). Dwa dalsze były w budowie we Francji, gdy wojna wybuchła.

Więcej! Stało się coś w naszych warunkach wręcz niespodzianego: Rozpoczęliśmy budowę okrętów w kraju! Do wojny zbudowaliśmy sześć poławiaczy min, kilka statków pomocniczych a zapoczątkowaliśmy dwa kontrtorpedowce.

Gdyby nasza Marynarka Wojenna nie miała żadnych innych zasług, jak tylko te, że dzięki niej stworzono po raz pierwszy w Polsce przemysł okrętowy, zbudowano stocznię i uruchomiono budowę okrętów /trauler "Jaskółka" był pierwszym/ — to już to było by wielkim w naszych warunkach osiągnięciem. Można dodać, że w dziedzinie przemysłu okrętowego produkowaliśmy w Polsce wszystko od lin i kotwic, aż po skomplikowane przyrządy optyczne i artyleryjskie. Stocznia angielska, budująca nasze kontrtorpedowce, nie taiła swego podziwu dla wartości i wykonania wyprodukowanych w Polsce materiałów.

Nie wszystkie przeszkody zostały pokonane. Organizacyjnie Marynarka Wojenna nie miała swobody rozwoju i potrzebnej jej do tego rozwoju atmosfery. Długi czas walczono, aby jako tako "zafiksować" budżet/ zdarzały się wypadki, że sumę przeznaczoną na sprzęt Marynarki Wojennej obracano naraz na różne potrzeby Wojska/; wytłumaczyć referentom budżetowym, że marynarze nie mogą nosić butów z gwoździmi i rogatywek; przekonać opornych, że pieniądze włożone na Marynarkę /zaledwie 4-5% budżetu obrony państwa/—opłacą się zawsze. Jak się opłaciły, dowiedzieliśmy się dopiero dziś . . .

Rozpoczęto też budowę fortyfikacji na Wybrzeżu, rozbudowano jako tako podstawy operacyjne. Niestety, było już zapóźno. Nie jest tajemnicą, że jeśli flota brytyjska czy francuska nie przybyły na Bałtyk, to przyczyną była tu słabość Polski na morzu i nad morzem.

Ale zamiast biadać po niewczasie o tym czego nie mieliśmy, zobaczmy, jak przedstawiało się to, cośmy usilną pracą pionierską —posiedli? Polska Marynarka Wojenna, mimo wszystkich przeciwności i przeszkód, potrafiła stworzyć:

1/ małą, ale sprawną i nowoczesną Flotę, czwartą co do siły na Bałtyku, która dowiodła swej wartości i jedyna ze wszystkich Sił Zbrojnych ani na chwilę nie przerwała walki z wrogiem;

2/ polski przemysł okrętowy i własną stocznię, na której po raz pierwszy rozpoczęto budowę okrętów w kraju;

3/ zaczątek umocnień na Wybrzeżu, oraz porty wojenne Oksywie i Hel;

4/ Lotnictwo Morskie;

5/ kadrę i personel, które rozsławiły imię polskie wśród sprzymierzeńców i wzbudziły uznanie największych autorytetów morskich.

W chwili wybuchu wojny mieliśmy cztery kontrtorpedowce, stawiacz min, pięć okrętów podwodnych, sześć poławiaczy min —wszystko najzupełniej nowoczesne. Ponadto ośm okrętów szkolnych i pomocniczych, baterię 150m.m. na Helu, Morski Dywizjon Lotniczy, formacje Obrony Wybrzeża oraz silnie rozbudowaną Flotyllę Rzeczną na Pinie. Było to mało, by sprostać wrogowi. Ale dość, by dać nam 32 dni obrony Helu, by zachować suwerenne terytorium na pokładach okrętów wojennych, by nie opuścić ani na chwilę bandery, by walczyć u boku sprzymierzeńców aż do zwycięstwa.

Jak sprzymierzeńcy ci cenią polskich marynarzy — świadczą nie tylko liczne odznaczenia brytyjskie. Ale fakt dotychczas nie spotykany: okręty polskie i polscy dowódcy przewodzą nieraz mieszanym zespołom brytyjsko-polskim. Jest to żywy dowód, że uznanie dla Polskiej Marynarki Wojennej ma nie tylko uczuciowy charakter, ale oparte jest na rzeczowym stosunku do wartości jej personelu.

W dziesiątą rocznicę istnienia, Polskiej Marynarki Woj., marszałek Piłsudski powiedział: "Niech sława, która otacza żołnierza polskiego będzie też udziałem polskiego marynarza" . . . .

Słowa te sprawdziły się dziś — w dwudziestą piątą rocznicę — całkowicie.

JULIAN GINSBERT

5 — 5 = 10

Bilans czterech lat pracy Marynarki Wojennej

Czytelnikom "Polski Walczącej," czy naszemu społeczeństwu na emigracji, czy nawet ludziom w Kraju znane są na ogół t.zw. "wyczyny" naszych okrętów. Robiąc bilans cztero-letnich trudów Marynarki Wojennej nie chciałbym ograniczyć się do chronologicznego wymienienia jeszcze raz tego, o czym wszyscy, których to obchodzi, wiedzą. Nie chcę też łączyć tych faktów dygresjami tanich zachwytów i uniesień.

W szkicu niniejszym chciałbym natomiast zwrócić uwagę na pewien, moim zdaniem, zapoznany fakt, mianowicie na wysiłek organizacyjny i wyszkoleniowy, jakiego dokonała Marynarka Wojenna w czasie tej wojny.

Ażeby było prościej, pozwolę sobie wytłumaczyć dziwną arytmetykę tytułu "5—5=10."

W dniu 1-ym września 1939 r. w Wielkiej Brytanii znajdowały się 3 polskie kontrtorpedowce /O.O.R.P. "Grom," "Błyskawica," "Burza"/, okręty te na 2 dni przed wojną zostały wysłane z Gdyni do Wielkiej Brytanii. Później dołączyły do nich dwa okręty podwodne O.R.P. "Wilk" po 20 dniach operowania i O.R.P. "Orzeł" po 44. Odysea "Orła" należy już do historii wojen morskich. Poza tym w budowie na stoczniach angielskich znajdowały się dwa ścigacze. To był skład naszej floty bojowej, z jaką stanęliśmy u boku Wielkiej Brytanii w jesieni 39 roku.

Poza tym w Casablance były dwa szkolne okręty, transportowiec "Wilia" i żaglowiec "Iskra." Nie przedstawiały one żadnej wartości bojowej, ale ocalał na nich cenny ładunek — jeden rocznik Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej i klasa sygnalistów Szkoły Specjalistów Morskich.

Jeżeli więc chodzi o okręty bojowe, to mieliśmy trzy kontrtorpedowce i dwa okręty podwodne. — A dziś? Dzisiaj flota nasza bazująca w Wielkiej Brytanii składa się z jednego krążownika /O.R.P. "Dragon"/, sześciu kontrtorpedowców /O.O.R.P. "Błyskawica," "Burza," "Garland," "Piorun," "Krakowiak," "Ślązak"/; trzech okrętów podwodnych /O.O.R.P. "Wilk," "Sokół," "Dzik"/ i trzech ścigaczy.

Przez 4 lata wojny straciliśmy trzy kontrtorpedowce /O.O.R.P. "Grom," "Kujawiak," "Orkan"/ i dwa okręty podwodne /O.O.R.P. "Orzeł" i "Jastrząb"/. Straciliśmy akurat tyle, ile zdołaliśmy ocalić z września 39 roku.

Zrozumiała teraz wyda się dziwna arytmetyka 5—5=10. Ale czyż naprawdę zrozumiała? Żeby to naprawdę zrozumieć, trzeba wprowadzić do rozumowania sprawdziany nie ilości, ale przede wszystkim wartości. I o tym chciałbym pomówić.

Nie narodziliśmy się we wrześniu 39 r. To, co przedstawialiśmy we wrześniu 39 — było wynikiem lat poprzednich, lat wyszkolenia i wychowania. W Polsce Marynarka Wojenna była organizmem dość dziwnym. Włączona w skład Sił Zbrojnych — była kopciuszkiem wojska. W państwie biednym, o tysiącu potrzeb, trudno było spodziewać się, że Marynarka stanie w ich hierarchii na poczesnym miejscu. Wiemy, że nie starczyło pieniędzy również na działka przeciwpancerne.

Marynarka nasza nie miała tradycji. Trudno było sięgać do admirała Sierpinka, czy Jana z Kolna. Banderę wojenną tamtych czasów — przyjęliśmy za proporzec Marynarki Wojennej. Tradycja ta jednak była za "stara," aby była żywa.

Wojsko polskie rosło w tradycji legionowej. W Marynarce polskiej legionistów nie było. Żyliśmy sobie na ustroniu, może tylko trochę inaczej, niż w innych granicznych garnizonach. Posądzano nas o separatyzm, ale jednocześnie nie rozumiano, na czym polega nasza inność.

Tradycja nasza i oblicze nasze kształtowały się razem z nami. Od "piastowych" czasów naszej marynarki — kiedy to mieliśmy tylko dwie kanonierki i cztery traulery — poprzez pierwszy "prawdziwy" okręt "Wicher" — aż do własnej stoczni i własnych koncepcji budowy okrętów, długą i trudną trzeba było przebyć drogę. Drogę tę można było jedynie przebyć mając duże zapasy wiedzy, doświadczenia, energii. Zapasy te trzeba było po drodze uzupełniać.

Najbardziej charakterystycznym rysem naszej Marynarki przed 39 r. jest jej wysoki poziom wyszkolenia.

Muszę na tym miejscu z całą serdeczną wdzięcznością, którą przypuszczam odczuwa wielu moich kolegów, podkreślić, że zawdzięczamy to w lwiej części marynarce francuskiej. Bawiła w Polsce przez kilka lat Francuska Misja Morska, co roku wysyłaliśmy oficerów do francuskich szkół, na kursy i staże, budowaliśmy tam pierwsze nasze nowoczesne okręty. Dzielono się z nami wiedzą i doświadczeniem naprawdę po przyjacielsku.

Dzięki temu potrafiliśmy opanować technicznie i taktycznie najnowocześniejszy sprzęt, potrafiliśmy zorganizować i uruchomić szkoły i kursy. Wyszkoliliśmy kadry zawodowych instruktorów, potrafiliśmy pod niektórymi względami wyprzedzić technikę czy doktrynę dużych marynarek.

Żeby nie rozwlekać tematu wspomnę tu tylko, że uzbrojenie przeciwlotnicze naszych kontrtorpedowców — w chwili wybuchu wojny — było najnowocześniejsze, a uzbrojenie naszych okrętów podwodnych typu "Orzeł" w działa przeciwlotnicze Boforsa było wyprzedzeniem doświadczeń wojennych na lat pięć. Pod względem wyszkolenia byliśmy na poziomie.

A duch, morale? Powiedzieliśmy wyżej, że nie byliśmy związani z żadną tradycją, ale wytworzyliśmy pewien wspólny, swoisty nam punkt patrzenia na sprawy wojny. Mając za przeciwnika flotę niemiecką nie można było mieć żadnych złudzeń co do wyniku przyszłych zmagań.

Tkwi mi przed oczyma do dziś dnia pewien bardzo charakterystyczny pod tym względem obrazek. Było to 19 marca trzydziestego któregoś roku. Dzień imienin Dowódcy Floty admirała Unruga. Było tradycyjnym zwyczajem, że po defiladzie, w Kasynie Oficerów Floty odbywał się wspólny obiad. Otóż w czasie tego imieninowego obiadu admirał Unrug odpowiadając na życzenia Prezesa Kasyna wypowiedział mniej więcej te słowa: — "Rolę naszej floty w czasie wojny widzę jako pewien akt poświęcenia. Wyjdziemy na morze, i zginiemy, ale krew nasza nie pójdzie na marne — przyszłe pokolenia wrócą do nas jako do tradycji Polski na morzu i zbudują Marynarkę większą aniżeli dzisiejsza."

Wspominając admirała Unruga nie można nie podkreślić Jego olbrzymiej roli, jaką odegrał w dziedzinie wychowania i wyszkolenia floty. Miałem zaszczyt i szczęście być przez rok Jego oficerem flagowym. Miałem więc sposobność przypatrzeć się z bliska Jego pracy, włożonej w urabianie i kształtowanie naszych okrętowych załóg.

Człowiek o dużym osobistym uroku, najpopularniejsza postać na naszym wybrzeżu, rasowy żołnierz i marynarz, admirał Unrug wyrył swoją indywidualnością na pokoleniu marynarzy, którzy rozpoczęli wojnę w 39 roku — wybitne piętno. Piętno to — to duża dyscyplina wewnętrzna i zewnętrzna, rzetelność i oddanie służbie, szlachetna ambicja pracy.

Z takim kapitałem wyszliśmy na morza jesienią 39 roku. Kapitałem tym żyjemy właściwie do dziś dnia.

Jeśli mówimy o odyssei "Wilka" i "Orła," to pamiętać musimy o tej wysokiej wiedzy nawigacyjnej, o wielkim wyrobieniu morskim, o tej determinacji podjęcia ryzyka z szansą 1 na 1000 — bo przecież jeśli nawet zginiemy, to przyszłe pokolenia Polski będą na nas patrzały jak na swoją tradycję.

Dały to — oficerom i załodze Szkoły i Flota. Z kapitału tego czerpaliśmy i pokonując olbrzymie trudności pomnażaliśmy go tu w Wielkiej Brytanii.

Ileż pracy i poświęcenia trzeba było dać z siebie, ileż trudności pokonać, aby opanować technicznie i taktycznie nowy sprzęt i nowe okręty. Musieliśmy własną pracą — niczym innym — tylko ciężką pracą udowodnić, że jesteśmy godni zaufania, godni tego, aby nam powierzyć najbardziej nowoczesne okręty.

Jest to wielką, niezapisaną nigdzie, a więc tym większą zasługą naszych okrętowych oficerów, jest to wielką zasługą naszych podoficerów i marynarzy. Ludzie ci spełniając w ich pojęciu zwykły, codzienny obowiązek — stali się najlepszymi ambasadorami naszej sprawy. Wykazali, że jesteśmy zdolni, inteligentni, pracowici.

Jeśli dumą nas napawa fakt, że za rok 1942 na liście okrętów brytyjskich i alianckich, które zestrzeliły największą ilość nieprzyjacielskich samolotów, na pierwszym miejscu figuruje O.R.P. "Ślązak" — to pamiętajmy, ile ćwiczeń w celowaniu, ile działoczynów, ile alarmów bojowych, zgrania centrali, łączności i t.d., i t.d. — musiało poprzedzić ten sukces. Ciężka, żmudna, solidna praca.

Jeśli "Piorun" pierwszy zauważył "Bismarcka," to dlatego, że naszych marynarzy uczono, jak należy obserwować. Organizacja służby obserwacyjnej była doskonale rozpracowana. Ćwiczeń było aż za dużo. Nasi ludzie umieją obserwować.

"O.R.P. "Burza" zawinął do jednego z portów kanadyjskich." — Taki komunikat nic nikomu nie mówi. Nic w nim nie ma błyskotliwego, frapującego. A jednak jak wygląda prawda od podszewki? Z punktu widzenia morskiego jest to wyczyn. Na kontrtorpedowcu tego typu, z takim zapasem paliwa przejść Atlantyk — to jest wyczyn.

Tylko pewnie dowódca i oficer mechanik wiedzą jak skalkulowano trasę. Tylko załoga wie, kiedy włączano ile kotłów i jakie były racje słodkiej wody. Tylko posiadając naprawdę wielką ambicję spełnienia obowiązku i wysokie morale można było dokonać na "Burzy" — przejścia Atlantyku.

Jak powiedziałem na wstępie nie wymieniam tu żadnych błyskotliwych sukcesów naszych okrętów. Niech te okręty, których tu nie wymieniłem nie biorą mi tego za złe. Wszystkie są jednakowo dobre. Największa ich zasługa i największa podzięka należy się im za ten codzienny, szary i mokro-słony trud. Za te dziesiątki eskort, patroli, zagonów, gdzie bardzo często w "Dzienniku Zdarzeń" zapisuje się: "wachta bez zdarzeń."

Nikt też nie potrafi zsumować, ile pracy i dobrej woli włożyli starsi w wyszkolenie młodych. Począwszy od: "gdzie jest dziób, gdzie rufa," aż po obsługę precyzyjnego aparatu elektrycznego — wszystkiego trzeba było nauczyć, jakże często "we własnym zakresie."

I to jest odwrotna strona medalu sukcesów.

Żeby ubarwić ten przynudnawy może "referat" przytoczę tu, pomijając tylko datę, opis sukcesu benjaminka naszej floty, Okrętu Podwodnego "Dzik." Jest to prawie dosłowny odpis z "Dziennika działań bojowych."

"*O godz.* 17.30 *idąc kursem* 82° *zauważyliśmy dym za horyzontem w namiarze* 140°. *Zmieniłem kurs na dym i do godziny* 18.00 *szliśmy małą szybkością, by ustalić w którym kierunku dym się przesuwa. Po stwierdzeniu, że dym przesuwał się w prawo, zmieniłem kurs na* 230, *czyli* 40 *stopni od namiaru i rozpocząłem zbliżanie szybkością pięciu węzłów. Tym kursem i szybkością szliśmy* 30 *minut zeszedłszy na* 100 *stóp, z uwagi na patrolujące samoloty. Wyszedłszy na głębokość peryskopową, stwierdziłem, że znajdujemy się bardzo daleko od pozycji ataku, zwiększyłem więc szybkość i kontynuowałem pościg. Po dwudziestu minutach rozpoznałem, że konwój składający się z czterech jednostek idzie na nas. Zredukowałem więc szybkość do trzech węzłów i idąc na głębokości peryskopowej, czekałem na dalszy rozwój wypadków. O godz.* 19.45 *rozpoznałem, że konwój składa się z tankowca i statku pasażerskiego w eskorcie torpedowca i traulera.*

Zarządziłem alarm bojowy i rozpocząłem atak, zamierzając torpedować statek pasażerski, jako bardziej wartościowy.

O godz. 19.55 *zmieniłem kurs na* 190, *by przyśpieszyć atak. O godz.* 20.00 *mogłem już określić elementy ruchu. O godz.* 20.15 *sytuacja zmieniła się na naszą korzyść, bo trauler oddalił się, a torpedowiec zajął pozycję bardziej w tyle konwoju.*

O godz. 20.23 *strzeliłem cztery torpedy. W chwili strzału statek pasażerski, będący około* 600 *yardów od nas dotykał niemal dziobem rufy tankowca, będącego nieco w przodzie i w odległości około* 1000 *yardów.*

Punkty celowania były: przedni maszt tankowca, środek tankowca, przedni maszt pasażera i pomost pasażera. Wybuchy torped były 40, 50, 65, 73 *sekundy od czasu odpalenia pierwszej torpedy.*

W trzy minuty po ataku torpedowiec zaczął rzucać bomby hydrostatyczne. Polowanie na nas było bardzo systematyczne, mimo to wszystkie bomby padały dość daleko.

W trzynaście minut od wybuchu torped słychać było wyraźnie odgłos, łamanego przez ciśnienie, zatopionego statku. Równocześnie ustał odgłos śrub.

Oba statki uważam za zatopione, tym bardziej, że widziałem wybuch pierwszej torpedy w punkcie celowania; inne musiały też być trafne.

Załoga wykazała doskonałe wyszkolenie i dużą odwagę.

Piracka flaga powiewała po raz trzeci na O.R.P. "Dzik"."

* * *

Pozwolę sobie w końcu przytoczyć opinię o Polskiej Flocie historyka brytyjskiego W. C. B. Tunstal'a:

"*Spośród wszystkich flot narodów sprzymierzonych żadna nie walczyła lepiej od polskiej, zważywszy jej niesłychanie trudne warunki operacyjne. Marynarka Polska była pierwszą ze wszystkich zjednoczonych flot, która podjęła walkę z niemieckim najeźdźcą.*

Wywiązała się ze swego zadania nie tylko z największym bohaterstwem, ale zdołała ocalić tyle okrętów, by odrodzić się na nowo w W. Brytanii, jako większa jednostka operacyjna. Z nowych swych baz brytyjskich Marynarka Polska wypłynęła na szerokie wody wszystkich niemal mórz świata, mimo że podczas pierwszych 19 *lat istnienia organizowana i szkolona była pod kątem widzenia Bałtyku.*"

Okręty płyną, walczą, giną.

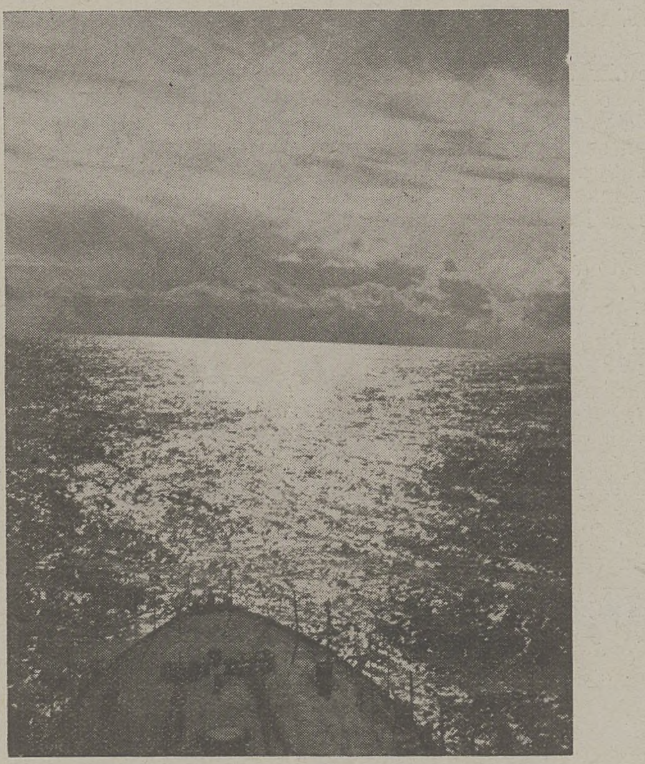
Robiąc dzisiaj bilans — porównując pozycję z roku 39 i dzisiaj — serdeczną pamięcią czcimy tych, którzy odeszli od nas na zawsze. Strata ich jest stratą bezzwrotną, ale wierzę, że ofiara ich życia nie pójdzie na marne, że dobry Bóg położy kiedyś na szali wyroków Swoich nazwy naszych okrętów i imiona naszych kolegów, którzy walczyli i ginęli pod sztandarem Dobrej Sprawy.

BOHDAN WROŃSKI

FELIKS TOPOLSKI: Marynarz polski



Droga Olbrzymów



Okręt ciężko pracuje na długiej, atlantyckiej fali. Gdzieś od bieguna idą zimne, spienione grzywacze, przewalające się ze straszliwą siłą bezwładu. Wiatr pędzi po niebie czarne, postrzępione obłoki, ukazujące w przerwach wielki, blady księżyc. W tym pełnym grozy i potęgi królestwie żywiołów kontrtorpedowiec — 100 metrów długości, 36.000 koni parowych, 180 ludzi i mnóstwo wszelkich śmiercionośnych przyrządów — wydaje się malutką, dziecinną łupinką, rzuconą na igraszkę falom.

Ale nie żywioły są dziś groźne. Bo oto — jak głos brzuchomówcy — tuba akustyczna na pomoście skrzeczy:

—W namiarze takim i takim samoloty! . . . Odległość tyle i tyle!

Zakutany w "wielbłądzi" płaszcz z kapturem — człowiek, w którym nikt by nie odgadł młodego, eleganckiego porucznika marynarki, naciska guzik dzwonka alarmowego. Równocześnie nachyla się ku schronowi nawigacyjnemu, gdzie pod brezentem nakrywającym stół z mapą, stoi leżak dowódcy.

—Panie komandorze . . .

—Wiem, słyszałem — brezent odchyla się i inny "wielbłądzi" płaszcz staje obok kompasu.

Kiedy dowódca śpi, a właściwie jak może obywać się bez snu, jest tajemnicą, której dotąd nikt nie zgłębił.

Kilka nowych postaci zamajaczyło na pomoście. W jednej z nich, po hełmie telefonicznym, można poznać pierwszego oficera artylerii. W ciszy nocnej, przerywanej tylko szumem wody i świstem wiatru w olinowaniu, szczęka zamek działa . . .

— — — — — — —

W krwawych wybłyskach strzałów, w migotaniu różnokolorowych, kropkowanych wężów pocisków smugowych — zaledwie można uchwycić podniebne cienie. Pomruk silników, tłumiony przez warkot turbin i wentylatorów okrętu, oraz przez huk dział, nie dochodzi do uszu, zresztą często ukrytych pod słuchawkami hełmów telefonicznych. Ale posiekana przez pociski woda wskazuje wyraźnie, dokąd mierzą działka samolotów.

O parę tysięcy yardów wykwita w niebie mała gwiazdka. Chwilę tkwi tam, zawieszona między niebem a ziemią, jakby astralne siostrzyce nie chciały jej przyjąć. Aż nagle wypryskuje morzem światła, srebrząc grzbiety fal i kładąc za nimi migotliwe cienie. Robi się jasno, jak w dzień.

W świetle tym — iście zaziemskim — okręt wydaje się porwanym przez prąd wezbranej rzeki jagnięciem, nad którym krąży stado drapieżnych sępów. Tyle, że z "jagnięcia" wypryskują raz po raz długie smugi ognia. Czerwone, zielone i złote punkciki upstrzyły czarne niebo nową konstelacją. W około okrętu fontanny wybuchów.

—W namiarze takim i takim okręt! . . . Odległość tyle i tyle! — zarechotała znów tuba, wychodząca z tajemniczej kabinki koło pomostu.

—Oświetlić! — pada komenda, tak spokojna, jakby w ogóle nie było żadnej walki z samolotami.

Działo na dziobie wyrzuca dwie jasne kule, które niebawem na nowo rozświetlają sfalowaną powierzchnię oceanu. Tym razem nie jest pusta. Płyną po niej — od brzegów Francji — trzy ścigacze nieprzyjacielskie.

—Zgrali nadzwyczajnie — to jedyna uwaga, którą ktoś rzuca na pomoście.

Sześć czterocalówek okrętu przemawia teraz całą szybkostrzelnością. Nie znaczy to, aby ktoś się śpieszył. Przeciwnie — obsługa dział pracuje spokojnie i systematycznie, jakby z góry nie groziły bomby czy pociski, jakby te, o trzy tysiące yardów pędzące ścigacze nie miały torped, działek i karabinów maszynowych, ale były nieszkodliwymi dziecinnymi zabawkami. W świetle rakiet działa pryskają smugami ognia i dymu.

—Torpeda z prawej, dwadzieścia stopni! — krzyczy ktoś na pomoście, starając się przezwyciężyć zgiełk.

—Prawo dziesięć, 450 obrotów — spokojny głos dowódcy. Wielu, bardziej namiętnie mówi: — "Cztery bez atu," albo: — "Jeszcze jedno piwo."

Sternik ruszył kołem. Okręt posłusznie zawraca dziobem jakby na spotkanie torpedy. Morze znów pociemniało. Nikt nie wie i nie dowie się, co myślał wówczas dowódca, wykonywując jedyny możliwy, acz strasznie ryzykowny manewr: próbę wyminięcia torpedy na kontrkursie o parę metrów, centymetrów niemal.

Co myśleli wówczas ci — na pomostach, co widzieli? I ci inni w maszynach, na radiostacji, w centrali, w izbie chorych, w komorach amunicyjnych — co nie widzieli? Których służba polegała na walce bez broni i po omacku?

O tym nie dowie się nikt. Bo marynarze prawdziwi, ci co naprawdę pływają i walczą, nie lubią o takich rzeczach opowiadać.

— — — — — — —

—Jak pan myśli, opłaci się ta kombinacja?

Zażywny starszy pan siedzi w londyńskim barze naprzeciw chudego, dość mizernego jegomościa, z pijackimi kręgami pod wyblakłymi oczyma.

—Hm, opłaci się na pewno — tylko ryzyko . . .

—Więc jak sprowadzić towar?

—Pijmy, bo wóda stygnie! To może i jakiś pomysł do głowy przyjdzie.

— — — — — — —

Kadłub kontrtorpedowca zadrżał, jak koń dotknięty ostrogą. Uderzenie nie było podobne do wstrząsu własnych dział. Wśród wrzawy zagwizdała tuba przedziału maszynowego:

—W kotłowni numer jeden dwa pociski przebiły burtę.

—Otwór wielkości głowy pod linią wodną . . . Główny przewód uszkodzony.

—Dobrze. Dziury zatkać. Przewód naprawić — mówi dowódca, tak jakby w ogóle nie dopuszczał myśli, że woda może zalać kotłownię, kocioł stanąć, a okręt, straciwszy szybkość, stać się łupem fal i nieprzyjaciela.

—380 obrotów!

Okręt drży od gigantycznego wysiłku maszyn, od odrzutów własnej broni, od wybuchów pocisków nieprzyjaciela, od uderzeń atlantyckiej fali, kto wie, może też od bicia dwustu serc, dla których słowa: Ojczyzna, honor, obowiązek — nie są pustym dźwiękiem, zapożyczonym z szablonowych uroczystości.

— — — — — — —

—Myślisz, że mi w tym kostiumie do twarzy?

—No . . . tak . . . oczywiście. Ale wolałam tamten, granatowy.

—Zdaje się, że jesteś zazdrosna.

—O kostium? Skądże . . .

—Jeśli nie o kostium moja droga, to o tego młodego marynarza . . .

—A propos. Co się z nim dzieje?

—Nie wiem. Gdzieś odpłynął. Rozumiesz, ja przecież nie mogę posypać głowy popiołem, ubrać włosiennicy i czekać aż mój ukochany wróci za pół roku na . . . trzydniowy urlop.

Obydwie piękne panie dopijają w wytwornym lokalu herbatę z ciastkami, po czym jedna idzie do fryzjera, druga na popołudniowy dancing . . .

— — — — — — —

Jeszcze parę złotych gwoździ dziurawi czarną, ciasno okręt obejmującą kurtynę horyzontu; jeszcze tu i ówdzie rakieta świetlna pogwałci prawo nocy; jeszcze tu i tam błyśnie wiśniowym płomieniem działo, czy reflektor sinym słupem światła podeprze zimne ze zgrozy niebo. I znów cisza, przerywana tylko, tym razem nierównym, szumem wentylatorów i pluskiem wody rozbijanej przez dziób okrętu.

Nieprzyjaciel uszedł. Czy poniósł straty — nie wiadomo. Ciekawi niech zapytają Hitlera. A niedowiarki co się dziwią: — "Jakto, nie wiecie, coście zrobili?" — niech spędzą jedną noc bojową na kontrtorpedowcu. Zrozumieją wówczas, że marynarze polscy nie lubią robić konkurencji komunikatom pewnego mocarstwa, które w czasie odwrotu własnych wojsk podawały tak dokładnie ilość zabitych i rannych nieprzyjaciół, oraz ilość zniszczonego im sprzętu.

—22 dziury — melduje zastępca. Cztery najgorsze załatane tymczasowo. Drenażyści jeszcze przy pracy. Pożar w radiostacji ugaszony.

—Dobrze — mówi dowódca.

—Siedmiu rannych, w tym dwóch ciężko — melduje lekarz.

—Kto? — pyta dowódca.

Pada kilka nazwisk, określenie rodzaju ran. W normalnych warunkach ranni za parę godzin byliby w wygodnym szpitalu. Tu — w ciasnej izbie chorych na dwa łóżka, albo we własnych, skrwawionych hamakach, dzielić będą przez dni, tygodnie może, los okrętu, mierzącego swymi śrubami pełen min i korsarzy podwodnych — Atlantyk.

— — — — — — —

—Poważnie biorąc cała ta sprawa, to wina rządu. Kiedy nareszcie polityka nasza wejdzie na realne tory.

—Mój panie! Dopóki nasza partia nie weźmie władzy w swoje ręce — nic z tego nie będzie. Nic. Rozumie pan. Albo my, albo nikt . . .

To inni dwaj panowie przy kolacji obficie zakrapianej *double whisky*, prowadzą rozmowę. Pierwszy, tłustymi od jedzenia wargami dodaje:

—No właśnie — posyłam jej 15 funtów, a ona tam dorabia sobie jakoś. Żyć tu za 55 funtów, to nędza . . .

—Nędza . . . Słyszał pan, że w Polsce ludzie umierają z głodu?

—To trudno — wojna. *A la guerre comme à la guerre* — odpowiada pierwszy, sięgając po świeżo napełniony kieliszek.

— — — — — — —

Mały, szary kontrtorpedowiec wraca do portu. Przemyka się zwinnie między olbrzymimi pancernikami i lotniskowcami, zalegającymi redę. Dobija do nadbrzeża, albo podciąga się do doku. Łata dziury. Maluje zardzewiały od słonej wody kadłub. Czyści zatęchłe kotły i wyparowniki. Przegląda mechanizmy. Wysyła załogę kolejno na ląd — na dzień, dwa, trzy, rzadko tydzień. I znów odpływa na tygodnie i miesiące walczyć w warunkach, jakich nie zna żadna inna dziedzina Sił Zbrojnych, nawet Lotnictwo.

Przecież na okręcie można się nieraz tygodniami nie myć, nie jeść nic ciepłego, można spać w rozchybotanym hamaku czy koi, z której fala wyrzuca, można moknąć czy marznąć dowoli, nie mieć własnego kąta lub choćby stołu, a do tego walczyć i pracować. Kiedy "Ślązak" był na Morzu Śródziemnym, temperatura w maszynach sięgała 60 stopni . . .

Ci ludzie nie pytają się jednak . . . ile na tym zarobią, albo ile i jak im Polska zapłaci? I żebyście wiedzieli, jak śmieją się z małostek wywlekanych przez rodaków na emigracji! Jak się śmieją z tych wszystkich "dyskusji politycznych," kłótni i paszkwilów. Jak mali wydają się im ci lub inni matadorzy, szkalujący się wzajem. Jak kpią z "amcenia," z wyperfumowanych panienek, fikających nóżkami w urzędach, no i z foliałów papieru zapisywanego z zapałem godnym lepszej sprawy.

— — — — — — —

Okręt wraca, marynarze schodzą na ląd. Biorą do rąk niewidziane od dawna gazety. Czytają w nich jakieś fantastyczne cuda o własnych pijackich wyczynach, o bosmanach "z kolczykiem w uchu," o armatkach, "strzelających minami dla oszczędzenia torped," o "dziewczynie w każdym porcie," o "potędze polskiego Bałtyku." Czasem ich to oburza, a czasem wywołuje pobłażliwy uśmiech: — "Niech tam sobie piszą, skoro im to do szczęścia potrzebne" . . .

Dwunastoletni obywatel brytyjski, spotkany na wystawie polskiej w Londynie, znał dokładnie historię i charakterystykę Orła," ale wielu Polaków o "Orle," szczególnie zaś o "Wilku" czy "Sokole" . . . nigdy nie słyszało!

Za to ci sami rodacy twierdzą, że Anglicy to "tumany," bo nie wiedzą nic o Wilnie i nie lubią bigosu . . .

— — — — — — —

Czasem bywa tak, że okręt nie wraca. Nie wraca już nigdy. Wówczas — odchyla się na chwilę tajemnicza kurtyna operacji morskich, by wyrzucić złowróżbny komunikat: "O.R.P. taki i taki został zatopiony. Rodziny zaginionych będą zawiadomione." — I to wszystko.

—To przecież wojna — powie tłusty pan i pójdzie na czarną giełdę.

—Zginęli za Ojczyznę — emfatycznie rzuci polityk, dodając słowa krytyki pod adresem przeciwników partyjnych, co niszczą polski stan posiadania, nie umiejąc go zachować na powojnie.

—Jaka szkoda, tylu młodych chłopców — powie piękna pani i pójdzie na dancing, aby w objęciach tancerza zapomnieć o smutnej nowinie.

I tyle. Czasem tylko — ale o tym nikt nie wie — dostanie obłędu młoda żona, łkać będzie nieutulona w żalu matka . . . Biskup odprawi mszę, schylą się głowy dygnitarzy . . . Czasem popłacze kobieta bliska sercu . . . zanim znajdzie innego. Życie idzie naprzód — jak mówił tłusty pan z czarnej giełdy.

Les morts vont vite — umarli jadą szybko . . . w niepamięć.

— — — — — — —

Na północnym cyplu Irlandii, tam gdzie bezbrzeżny ocean, nie znajdując na swej drodze przeszkód, toczy swe zimne fale od bieguna, leży wprost z morza wystająca skała. Fale i wiatry, napotkawszy tę pierwszą w dalekiej wędrówce przeszkodę, wyżłobiły ją w rodzaj wielkich schodów. Legenda nazwała to miejsce Drogą Olbrzymów.

Obok skały przepływają często okręty o biało-czerwonej banderze. Szlakiem olbrzymów płyną i walczą, by Polskę wyzwolić i lepszą zbudować. Przyświeca im stara dewiza Dąbrowskiego: Wszyscy ludzie wolni są braćmi!

Wielkie mocarstwa posiadają wielkie nadpancerniki. Ale tych kilka małych polskich okrętów, pływających, walczących i ginących za Polskę — to właśnie nasza Droga Olbrzymów. Amerykański admirał Farragut miał żelaznych ludzi na drewnianych okrętach. My mamy na małych okrętach wielkie serca. Serca olbrzymów. Serca te zwyciężą nie tylko wroga, ale i zło krzewiące się w około. Zwyciężą i wrócą. Z tarczą, albo na tarczy. Ale zwycięsko.

Od 1 września 1939 roku polskie okręty wojenne ani na chwilę nie zeszły z Drogi Olbrzymów. A droga ta poprzez Siedem Mórz i Trzy Oceany, wiedzie prosto do wielkiej, wolnej i sprawiedliwej Polski.

JIM POKER

Posiekana przez pociski woda wskazuje dokąd mierzą działka samolotów



W świetle rakiet działa okrętu pryskają smugami ognia i dymu



O świcie będzie spokój . . .

Pamięci towarzyszy broni z O.R.P. "Orkan" poświęcam.

Zastępca kończył rondę. Wszystko w porządku. Obserwacja dobra. Drzwi i włazy wodoszczelne pozamykane, zaciemnienie okrętu dobre. Wolna wachta śpi. Jedni nerwowo przewracają się w hamakach, inni uśmiechają się przez sen. Marzy im się może daleki kraj, czy dziewczyna . . .

Zastępca poczłapał na pomost. Nad mapą stał pochylony dowódca; oficer sygnałowy pokazywał mu właśnie pozycję i ostatnie namiary na okręty podwodne.

—" Wszystko w porządku, panie komandorze " — zameldował zastępca i nabił fajkę. — " Komisarzu, kawa będzie? " — zwrócił się do komisarza, który kiepsko sypiał i " markował " zwykle po okręcie, pomagając w przeprowadzaniu rond zastępcy.

—" Już jest, zaraz schodzimy do mesy."

—" Czas na zwrot na kurs 50° " — podano na pomost bojowy z kabiny nawigacyjnej.

—" Lewo piętnaście na kurs 50° " — przyszło z górnego pomostu do sterówki.

—" Lewo piętnaście na kurs 50° " — powtórzył sternik, kręcąc kołem sterowym.

Okręt, jak zwykle na zwrocie, przechylił się lekko, ale po chwili już szedł prosto na nowym kursie zygzaku.

—" Na kursie 50° " — zameldował sternik na pomost bojowy.

* * *

—" Idę na górę " — zwrócił się dowódca do zastępcy. — " Jak się rozwidni, to zejdę na kawę."

—" Tak jest, panie komandorze."

Zastępca zszedł na dół. Trzymając się sztorm-liny szedł po pokładzie na rufę, za nim komisarz.

Okręt kładł się lekko na burtę, od czasu do czasu fala dopędzała okręt, wchodziła na rufę rozbijała się srebrnym pióropuszem koło działa przeciwlotniczego.

—" Będzie znowu pochmurny dzień, ani jednej gwiazdy " — pomyślał zastępca i schował fajkę, aby nie dawać złego przykładu paleniem na pokładzie w godzinach zaciemnienia okrętu.

—" No, chyba będzie już spokój — za godzinę świt " — zwrócił się do komisarza. — " Będzie można trochę podrzemać."

—" A co z kawą " ?

—" No, rozumie się po kawie " — zakonkludował zastępca, wchodząc do mesy.

* * *

Na pomoście bojowym, jak zwykle w pół wachty, nastrój był lekko ożywiony. Ano już teraz z górki, za godzinę pobudka, a potem to się już nie liczy. Zawinięci w ciepłe płaszcze sygnaliści przytupywaniem rozgrzewali zziębnięte nogi. Oficer wachtowy z lornetką przy oczach badał horyzont. Pusto. Na lewym trawersie ledwie, ledwie rysowała się sylwetka drugiego kontrtorpedowca. Odgadywało się ją raczej po śladzie tonowym, aniżeli po samym fizycznym kształcie.

Dowódca zajął swoje miejsce na skrzydle pomostu — miejsce niby to zasłonięte od wiatru, ale przy 20 węzłach nawet bez wiatru jest wietrzno.

—" Meldunków z podsłuchu nie było? " — zwrócił się do oficera wachtowego.

—" Nie, panie komandorze — za godzinę świt, to może będzie już spokojnie " — odpowiedział oficer wachtowy.

Pomost pogrążył się w obserwacji, a milczenie przerywała tylko komenda na ster i meldunki sternika: " Na kursie."

* * *

Wachta w kotłowni i maszynowni płynęła spokojnie. Szybkość stała. Kiwania wielkiego nie ma. Ilość włączonych dysz, szybkość wentylatorów, ciśnienie pary, ilość obrotów — wszystko stałe. W pół wachty wszystko już doregulowano. Wystarczy tylko uważać na szkła wodowskazowe, manometry i telegraf maszynowy.

We wnętrzu okrętu płynie odrębne, zupełnie inne życie. Gdzieś tam poza burtą noc, fala, wiatr — tutaj jest ciepło i widno. Od czasu do czasu tylko zewnętrzny świat przypomni się mocniejszym uderzeniem fali o burtę lub szumem



Fala zalewa dziób



Góra wody z prawej burty

zdjęcia Witolda Buchowskiego

przelewającej się przez pokład wody.

* * *

Przy dziale 2 zmieniała się " obserwacja." Pół obsady wieży stało godzinę na zewnątrz na obserwacji horyzontu, drugą zaś godzinę spędzało w wieży w gotowości oddania salwy.

—" Uważać mi dobrze " — upominał działonowy. — " Po dwóch na każdy sektor obserwacji. Pamiętać, że idziemy na skrzydle."

—" Dobra, dobra " — zaszemrała nowa zmiana, odbierając od poprzedniej lornetki.

* * *

Na radiostacji nastąpiło lekkie odprężenie. Od objęcia wachty stale namierzano okręty podwodne — teraz jakoś się uspokoiło. Cisza w eterze. Świt się zbliża, będzie spokój . . .

Pogodny nastrój zmącił nagle meldunek z drugiej radiostacji:

—" Namiar 180° okręt podwodny — bardzo blisko, namiar . . ."

Okrętem szarpnęło, światło zgasło. Wybuch. Strumień ognia oblał pokład, pomost, ludzi. Z góry zaczęły spadać powyginane w fantastyczne kształty kawałki blachy z nadbudówek, pokładu, dział . . .

Z pomostu bojowego żadnych rozkazów. Nie dowołał się nikogo na pomoście oficer nawigacyjny, ani sternik pytający o kurs, ani starszy zmiany w radiostacji, który chciał przekazać ostatni namiar na okręt podwodny . . . Zginęli na miejscu.

Tak samo zginął zastępca z komisarzem, pijąc kawę w mesie, tak samo obsada maszynowni, do której po rozerwaniu wodoszczelnej grodzi wtargnęła woda i śmierć . . .

Starszy zmiany w radiostacji nie mogąc nawiązać łączności z pomostem wyszedł na zewnątrz. Pokład, pomost, nadbudówki — w ogniu. Wybuch rozerwał zbiorniki i zalał cały okręt palącą się ropą.

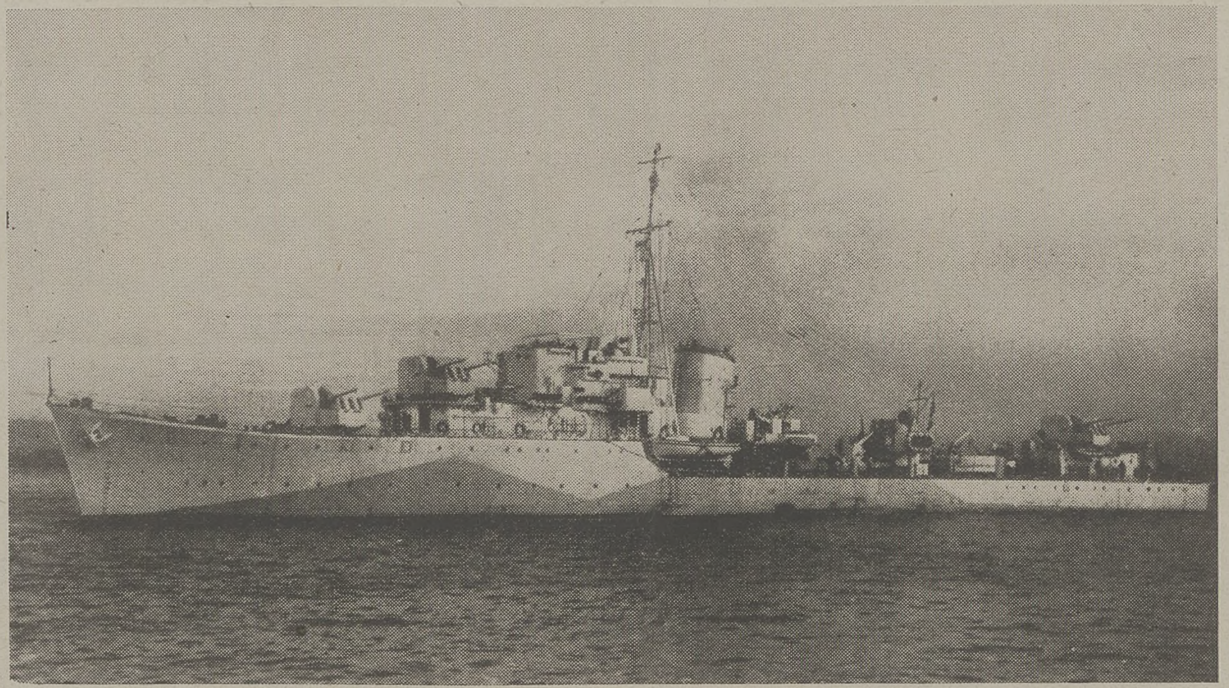
Radiotelegrafista wrócił do kabiny i nadał tekstem otwartym sygnał: — " Na okręcie pożar, prawdopodobnie torpeda " i po otrzymaniu pokwitowania odbioru nadał drugi: — " Toniemy."

Radiotelegrafiści opuścili radiokabinę, zamknęli ją dokładnie, aby " zabezpieczyć książki sygnałowe i szyfry " i wyszli na pokład. Okręt był już mocno przechylony na burtę. Zaworami bezpieczeństwa, które jakiś przytomny marynarz otworzył, wydobywała się z sykiem para.

Ludzie, których wybuch zastał pod pokładem, a którzy nie zginęli od razu, biegli do drzwi, aby wydostać się na pokład, ale z korytarza wiało ogniem, dymem i grozą. Odważniejsi skakali przez ogień, część wracała, szukając przez luki wyjścia na górny pokład . . .

—" Spokojnie, spokojnie " — próbował opanować panikę mat Skiba, ale zator ciał robił się coraz większy. Niecierpliwość i strach opanowywały coraz bardziej ludzi, którzy już wiedzieli, że tracą okręt . . .

O.R.P. " Orkan "



Marynarz Sobieradzki uznał, że się już nie przeciśnie i stanął na uboczu. Przypomniał sobie nagle o dużym zapasowym luku w burcie okrętu — t.zw. " zaślepionym bulaju."

—" Chodźcie za mną " — zawołał dwóch najbliższych.

Otworzyli luk. Sobieradzki wyjrzał. Ciemno i straszno. Gdzieś tam srebrzyły się grzywacze. Tuż przy burcie morze było tłuste, czarne, jak otchłań i jak otchłań groźne.

Sobieradzki w sekundzie jednej przypomniał sobie Horyń i nurkowanie tam, na spokojnym zakręcie. Westchnął głęboko, nabrał powietrza i przeżegnawszy się, skoczył. Za nim skoczyło dwóch pozostałych. Jak razem to razem . . .

Napili się wody z ropą, ale wypłynęli na powierzchnię wszyscy trzej. Razem . . .

Kontrtorpedowiec leżał na burcie, rufa była pod wodą. Na pokładzie i nadbudówkach ogień już zgasł, na morzu paliło się jeszcze kilka plam ropy, słabo oświetlając ostatni akt dramatu. Okręt, który był przedmiotem dumy i miłości, który był domem i rodziną, ginął . . . Kształty tak dobrze znane, tak po prostu dotykalnie czute, wydawały się teraz w blasku słabych ogników palącej się ropy — prawie upiorne.

Pomost dotykał wody. Na złamanej rei masztu tkwił, zaplątany we flag-liny, jakiś kształt — nie wiedzieć żywy czy umarły . . . Wieże działowe stały, a właściwie leżały jeszcze na swoich miejscach, ale lufy dział były tak jakoś żałośnie, bezradnie wygięte.

Wokoło pływali ludzie. Wszyscy poza myślą o własnym ratunku, o własnym życiu — myśleli o okręcie . . . Może się podniesie, może nie zatonie. Istotnie dziób zaczął się podnosić, ale rufa jednocześnie szła pod wodę.

Dokoła okrętu powstał jeszcze większy wir, jakiś wstępujący prąd, który zdawał się wciągać okręt w topiel. Dziób szedł coraz bardziej w górę. W pewnej chwili wieża działa 2 zwaliła się na pomost, za nią wieża działa 1. Posypały się iskry . . . Potem morze wchłonęło wszystko.

* * *

Grupki ludzi skupiały się koło tratew.

—" Kto słaby — na tratwę, ranni na tratwę " — wołali starsi.

Powoli strach ustępował uczuciu zimna. Ziąb stawał się dotkliwszy, aniżeli poczucie zdania się na łaskę i niełaskę losu. Jeszcze piersi i ręce zanurzone w ropie — jako tako, ale nogi zaczęły marznąć i drętwieć.

Na jednej z tratew oficer nawigacyjny przypomniał sobie, że w " takich " okazjach należy śpiewać — leży to niejako w tradycji i w morskim tonie . . . Próbował znaleźć jakąś odpowiednią melodię, ale stale wracała mu tylko jedna: " Po górach, dolinach." Słowa nie mogły mu przejść przez gardło — powtarzał tylko w myśli: " Po górach, dolinach rozlega się głos " . . .

* * *

Jakiejś pływającej belki uczepili się prawie jednocześnie drugi oficer artylerii i przekaźniczy rozkazów z centrali artyleryjskiej. Poznali się po głosie — stale przecież w czasie wacht " gadali " przez telefon.

—" No, jak tam? Trzymacie się? " — zagadnął porucznik.

—" Tak jest, ale nie wiem, czy długo wytrzymam — nogi mi drętwieją."

—" Wytrzymasz, wytrzymasz, zaraz podniesie nas kontrtorpedowiec. Jeszcze kwadrans — będzie świt. Uszy do góry! "

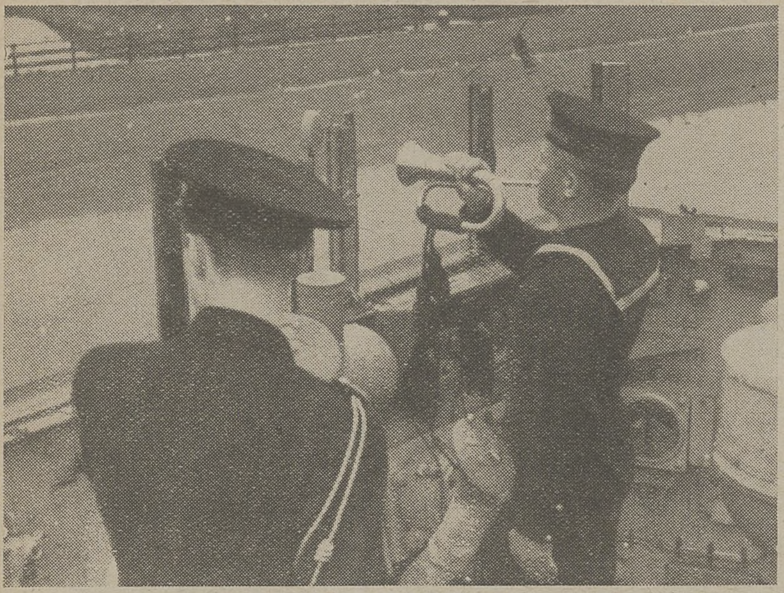
Od czasu do czasu rozdzielał ich grzbiet fali. Gdy byli znowu na " równej stępce " porucznik mówił: " Cheerio " i marynarz domyślał się wtedy uśmiechu na jego twarzy . . .

W pewnym momencie, po którymś tam przechyle, marynarz nie usłyszał " Cheerio " i nie widział już więcej porucznika.

Po jakimś kwadransie nadszedł świt, ratunek i spokój . . . Dla wielu, wielu wieczny.

LEOPOLD MILANOWSKI

Powszedniość i niepowszedniość na okręcie*



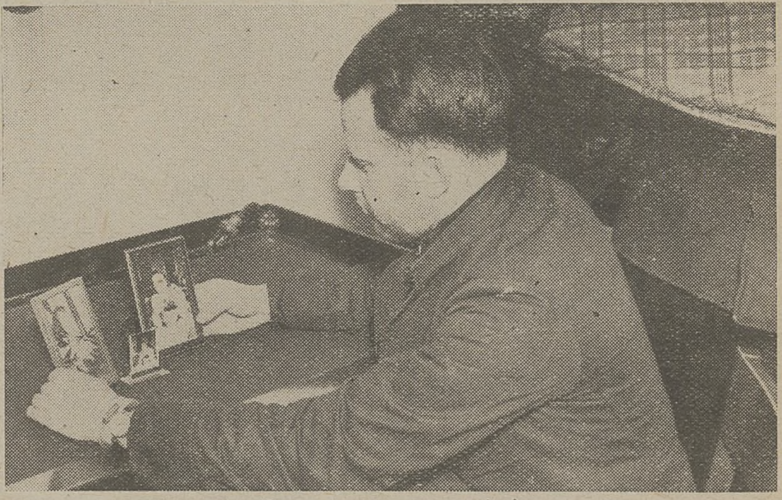
" Baczność " na O.R.P. " Dragon "



Święta w mesie oficerskiej



Szorowanie pokładu



Sam na sam ze swoimi

Bogdan oparł się wygodnie. Ręce oparł na daszku pomostu. Lornetkę położył przed sobą. Założył burns *dufflecoatu* na czapkę. Czuł się znużony. Z radością wciągał chłodne, wilgotne powietrze morskie. Znów statki po prawej burcie, znów szare zbałwanione morze. Różnica jest ta, że zamiast kursu 102 jest o sto-osiemdziesiąt stopni różny, a więc 282. To wszystko. A poza tym wszystko jest takie same.

Może się myśli trochę zmieniły, wzbogaciły. Stali w porcie i była poczta. Pocztę zwykle ma już ropowiec, do którego okręt po przyjściu z morza zawsze dobija, aby się napić ropy tego eliksiru niezbędnego dla życia maszyn. Były aż trzy worki. Wszystkie zleciały do mesy, gdzie następuje segregacja na listy dla oficerów, podoficerów i marynarzy. Na worki rzucają się wszyscy, niemal że wydzierając sobie ułożone w paczki i związane sznurkiem listy. " Zastępca," kapitan Choryć, kładzie kres tej " niezdrowej zabawie ":

—Panowie, od tego jest adiutant, proszę mu nie przeszkadzać.

Bogdan zawsze odchodzi obrażony, siada w kącie i spod oka śledzi ruchy adiutanta, który biorąc kolejno listy w rękę, czyta głośno nazwiska.

—Mat Złoczyński . . . marynarz Lichocki . . . bosman Cichoń . . . marynarz Lutek . . . marynarz Lutek . . . marynarz Lutek, co jest do cholery, ileż ten Lutek . . . chorąży Grodzki . . . kapitan Choryć . . .

—Aaa . . . aaaa . . . aaaa — chór głosów.

Adiutant czyta dalej:

—Porucznik Dakowicz . . .

—Dajcie list panowie — zaciąga z wileńska Dakowicz. Ogląda list na wszystkie strony, rusza śmiesznie uszami i skórą na głowie, potem wzdycha, pakuje do wewnętrznej kieszeni i ze spokojem zabiera się do przeglądania tygodnika.

Bogdan podziwia go zawsze, bo gdy sam dostanie list, musi go natychmiast przeczytać. Dakowicz nosi list przy sobie, rusza uszami, pali papierosa, potem ciągnąc za sobą nogi uzbrojone w długie buty z wyrzuconymi na wierzch wełnianymi pończochami, udaje się do kabiny i tam czyta. Dakowicz jest żonaty. Dopiero trzeci miesiąc mija, jak wrócił dziwnie nieśmiały po ślubie. Choryć śmiał się za plecami i pokazywał, że Dakowicz schudł, zbladł i zmizerniał. Choryć jest kawalerem, a jest już po trzydziestce i nie ma dla niego nic świętego, jak sam lubi to stwierdzać.

Worki z pocztą przynoszą radość, smutek, łzy lub uśmiechy, przekleństwa i nadzieje. Worki z pocztą żyją. I parę wierszy nagryzmolonych, lub wykaligrafowanych na papierze, dla ludzi na okręcie zawiera bogactwo nieocenione. Są rozmaite listy. Jedne bardziej charakterystyczne, inne mniej. Na przykład listy z Czerwonego Krzyża, lub te z niewoli, na białym, podwójnie złożonym papierze, pisane ołówkiem, lub te, co mają zagraniczne znaczki i napis: " *par avion* " w rogu koperty. Te są charakterystyczne i należą do całego okrętu. Nie tylko do tego do kogo są adresowane i którego nazwisko figuruje na kopercie. Należą do całego społeczeństwa okrętowego, bo są " stamtąd."

—Co? Dostał pan list?

—Tak jest. Od żony . . . jest w . . . dzieci zdrowe . . . ile to Jasiek będzie miał? . . .

—Dostałem list od brata z niewoli, prosi o paczkę . . .

—Mam wiadomość przez Amerykę . . . ojciec umarł w domu po powrocie z obozu.

Co za dziwny worek, który zawiera wszystkie uczucia ludzkie: . . . syn mi się urodził . . . przyjaciel mój zginął nad Francją . . . Boże drogi! cóż ja teraz zrobię? pisze, że w ciążę zaszła . . . Rachunek od krawca, psia krew! . . . Piętnaście krzyżyków pod spodem, kochana dziewczyna . . . Mój kochany, mój drogi, drogi panie, mój najdroższy, szanowny panie, drogi bracie, serdeczne pozdrowienia, gratulacje, kondolencje . . . boleję, cieszę się, tęsknię . . . tęsknię . . . tęsknię, wracaj . . . wróć. Niech Bóg i Matka Najświętsza ma cię w swojej opiece . . .

W worku jest poza tym zawsze poczta oficjalna. A więc: rozkazy, meldunki, rachunki, administracja, biurokracja — pod hasłem: oszczędzaj na papierze. Worek ma również wieści ze świata w postaci gazet, tygodników, miesięczników. Ze " *Sketcha* " na przykład, kapitan Choryć wydziera rozebraną piękność i wiesza ją na tablicy pod zegarem.

Pan Mechanik jest szczęśliwy. Siedzi z błogim, anielskim uśmiechem na nieruchomej twarzy i czyta list po liście. Jeden z G., jeden z P., inny z E., jeszcze inny z L. Diabli wiedzą z ilu portów pan Mechanik ma listy. Nad wszystkimi się uśmiecha i wzdycha, wszystkie są pachnące, wszystkie niemal dyszą pocałunkami, a on wszystkie tak samo lubi. Pan Mechanik według opinii Chorycia, kocha najwięcej tę, z którą w danej chwili przebywa, a kiedy jest na neutralnym gruncie, kocha wszystkie tak samo, strząsając oczywiście popiół z papierosa na podłogę.

Marynarz Dydło na przykład, ma zawsze tyle listów, ile dni okręt był w morzu, ale też jest nieprzytomny i według opinii Bosmana Okrętowego: " . . . stracony człowiek . . . jemu tylko teraz pieluchy prać i na bałabajce do lubej romanse wyśpiewywać."

Marynarz Grotek otrzymał dziś po raz pierwszy list. Zatchnął się ze wzruszenia, bo list był z Czerwonego Krzyża. Ręce mu latały, gdy otwierał kopertę. W środku była kartka, a na niej . . . Nie chciał wierzyć. Prosił, by mu Zalewski przeczytał. Potem list zabrał, wsadził do kieszeni kombinezonu i poszedł na rufę pod swoje działo. Zapalił papierosa, oparł się o maskę działa i wpatrzył się w mewy bijące się o kawałek chleba.

—" Drogi Mańku . . . ojciec pracuje, Jadzia w domu . . . Twoja kochająca cię matka . . ."

Worek z pocztą to — nadzieje. W ostatniej poczcie było pisemko, aby podawać podoficerów do awansu. Więc teraz wszyscy czekają na wynik. A ileż to radości, smutku i zawiści, gdy wyjdzie pisemko o awansach. Dlaczego on? A ja nie. Ale ten ma szczęście taki młody . . . Dziwna rzecz, jak podczas wojny trudno o awans. Paradoks.

—Wie pan porucznik — przerwał rozmyślania Bogdana Wieczornicki — te gruszki, które kupiłem wczoraj, wie pan porucznik, te gruszki są dużo lepsze od tych, które Chawlik w kantynie sprzedaje. Dziwię się, że Chawlik takie świństwo na okręt sprowadza.

—Co, dobre gruszki? — ocknął się Bogdan, nie wiedząc dobrze o czym Wieczornicki mówi. — A gdzie je można dostać?

—No widzi pan porucznik, to nie tak łatwo. Ja mam znajomy sklepik, gdzie bardzo dobre jabłka też można dostać. A panie poruczniku owoce trzeba koniecznie jeść, bo to witaminy. Zęby mi już krwawią. Tak panie poruczniku, krwawią, o tu . . . tu . . . dziąsła . . . A szkorbut to już prawie każdy ma. Te owoce i jarzyna to zbawienie.

—Rzeczywiście — potwierdził Jarczak — wiesz Bogdanie, to . . . to już zaczyna mnie niepokoić. — Pokiwał głową i zamilkł.

Bogdan znał go dobrze na tyle, że wiedział dlaczego Jarczak się niepokoił, chociaż nie dokończył swojej myśli.

—No człowieku, co chcesz, najwyżej zęby ci wyciągną i wstawią ci takie, co to szczoteczką, a potem do szklanki. Bardzo wygodnie.

—Co to, to nie — zaśmiał się Wieczornicki, kręcąc głową. — Sztuczne zęby są dobre, dlaczego nie, bardzo dobre, ale ja tam wolę już mieć swoje własne. — Wieczornicki dumny był ze swoich zębów.

Wiatr wiał z dziobu. " W mordę wind " — jak zwykle mawiali.

—Gdzie tu się schować na tym pomoście — odezwał się Jarczak drepcząc przed tubą do radiostacji.

Wiatr był Westowy i jak każdy West był ciepły, wilgotny i taki, co " w kości włazi." Dął równo bez szkwałów i porywów. Wył cichutko we flag-linkach i sztagach stalowych, odbijał się o dalocelownik i wpadał do komina, a spod niego wracał z powrotem na pomost, niosąc drobne okruchy sadzy kominowej. Po godzinie wszystko było wilgotne i czarne. Płaszcz, czapka, szalik, rękawiczki, nawet lornetka. Bogdan przecierał właśnie lornetkę, kiedy dowódca wszedł na pomost.

—No, co nowego?

—Nic ciekawego, panie komandorze. Statki trzymają się na ogół dobrze, wiatr się wzmacnia trochę — meldował spod swego miejsca przed kompasem Jarczak.

—Tak, widzę. Ale barometr stoi w miejscu. Jak wiatr się wzmocni, a nie zmieni kierunku — mówił dowódca nachylając się nad różą kompasową — tak to prawie czysty West, no to będziemy szli dwa knoty — dokończył przerwaną myśl dowódca.

Choryć, jak zwykle, przyszedł na pomost sapiąc — z odleżałym policzkiem i zaspanymi jasnymi oczami. Z Choryciem łączyły Bogdana nie tyle węzły przyjaźni, ile przywiązania. Bogdan był do Chorycia przywiązany i chociaż często w poglądach się nie zgadzali, Bogdan szanował go i lubił. Kiedyś, kiedy Choryć nie był jeszcze Zastępcą, ale oficerem artylerii, a Bogdan oficerem wachtowym, " trzymali " razem wachtę na pomoście. Dziwny to był okręt, na którym pływali wtedy. Nie nazywał się O.R.P. i nosił dwie bandery: polską i francuską, dlatego, że należał do Marynarki Francuskiej, a obsadzony był polską załogą. Dużo mieli przeżyć wspólnych, związanych z pobytem na tym okręcie. Młody " stary " był dowódcą, Jarczak i Dakowicz, Mechanik i Doktor, również byli razem. Dawno już w tym składzie pływają i Bogdan myśli właśnie, że przywiązał się do tej mesy, do jej ducha młodzieńczego, i że nie chciałby, by ktoś z ich grona ubył na nowy przydział.

—Panie por, właź pan do dalocelownika, jest ostrzeżenie, samoloty w pobliżu.

Bogdan wskoczył do *Pig-foodu*, jak Jarczak zwykł nazywać dalocelownik.

—Obsługi do dział! — Dobrze uważać . . . nie otwierać ognia bez rozkazu!

I znów jak zwykle czekanie. Czekanie na coś, co albo przyjdzie, albo nie nadejdzie. Ale w tym czekaniu jest 75% pewności, że nadejdzie. Bogdan uczucia tego czekania nie umie określić. Serce bije żwawiej, oczy biegają po horyzoncie. Wypatruje się. Czeka.

Po kilkunastu minutach odbój. Bogdan zdał wachtę kapitanowi Choryciowi, życzył Libreckiemu, który właził do dalocelownika, dobrej wachty, bez żadnych awantur i zeszedł do mesy. W drodze spotkał w kabinie Jarczaka, który zdejmował długie buty.

—Wiesz Bogdanie, mnie się zdaje, że dziś nic nie będzie.

Noc przeszła spokojnie, bez żadnych wydarzeń.

JERZY TUMANISZWILI

* Por. " Na kontrtorpedowcu," druk. w nr. 27 " Polski Walczącej."

Pismo marynarskie



Pod tym tytułem O.R.P. " Ślązak " wydaje gazetkę okrętową, której pierwszy numer /z czerwca r.b./ dopiero teraz dotarł do nas. Kto zna tryb życia na kontrtorpedowcu i warunki wojny na morzu, ten zrozumie bez trudu, że wydawanie takiej gazetki nie jest rzeczą łatwą i bynajmniej nie upodabnia się do wydawania pisemka koszarowego czy obozowego w Wojsku.

Na treść numeru składają się: artykuł wstępny napisany przez dowódcę okrętu: " Wrócimy " i " Pieśń Ślązaka " — piosenki ułożone przez marynarzy; artykuł o polskim ruchu wydawniczym na terenie W. Brytanii /o " Polsce Walczącej " napisano: " tygodnik, mający na celu skupienie braci żołnierskiej dokoła wspólnego celu, będący jednocześnie czasopismem wojskowo-kulturalnym, zasilanym w wydatnej mierze przez personel Wojska, Marynarki i Lotnictwa "/; artykuły o znaczeniu Afryki Północnej, o Gibraltarze, o Algierze; kącik historyczno-żeglarski; dział rozrywkowy i humor. Oto próbka:

" Sanitariusz O.R.P. " Ślązak " doszedł po kilkunastu latach praktyki do wniosku, że pendzlowaniem gardła nie można zahamować biegunki . . ."

Kierownictwo pisma, któremu patronuje kmdr. ppor. T. — dowódca okrętu — jest w rękach mar. W. D-skiego. Życzymy, " POMYŚLNYM WIATROM," aby czym prędzej dmuchnęły w stronę Polski.

jg

Bez blackoutu

Właściwie nie posiadam absolutnie żadnego prawa do pisania czegokolwiek na tematy marynarskie, mam bowiem za sobą tylko jeden rejs z Francji na tę Saską-Anglo-Kępę i kilka przejazdów motorówką na wodach terytorialnych Wielkiej Brytanii z " Falą" i przeciw fali w drodze do naszych okrętów, stojących na redzie. To jednak za mało, ale wystarczy, żeby morski sprawozdawca " Polski Walczącej," Julian Ginsbert, umieścił mnie na czarnej liście szczurów lądowych nie doceniających znaczenia morza i niefachowo wyrażających się o naszej sile morskiej.

Mam jednak wielką, osobistą tajemnicę, której ujawnienie poczytać zechce wysoki rzecznik i zakłopotana redakcja jako jedyny dowód uprawnienia: wychowałem się w mieście, w którym rzeka ze wstydu zapadła się pod ziemię i wypłynęła dopiero daleko na przedmieściu wąską, mętną i bardzo niemiło woniejącą strugą. Biedna lwowska Pełtew! Ile to kawałów zrodziło się w naszym mieście na jej temat, ile jej poświęcono kupletów, ile gorących interpelacji na Radzie Miejskiej, ile kłopotów przysparzała zawsze szanownemu samorządowi miejskiemu, czyli popularnie mówiąc magistratowi.

Po takim szczerym wyznaniu prawdy, myślę, że każdy uczciwie i bezstronnie myślący człowiek przebaczy mi ten " morski felieton" w numerze " Polski Walczącej" poświęconym 25 letniej rocznicy powstania naszej Marynarki.

Życie morskie znałem tylko z powieści Józefa Conrada-Korzeniowskiego, a z żywiołem wodnym stykałem się od czasu do czasu na lwowskich fantastycznie nazwanych kąpieliskach: " Świteź," " Żelazna Woda," " Zielone Oko." Batiary chodziły przeważnie na " Francówkę" albo do Lesienic, gdzie kąpiel i " żeglugę" uprawiało się, zatykając nozdrza, nie z powodu przybrania zasadniczej postawy do nurkowania, lecz — mówiąc stylem tutejszym — " because . . . drożdże." Fabryka drożdży lesienickich niszczyła powietrze w okolicy i truła młode serca lwowskich żeglarzy; mimo tych przeszkód nie zrażali się oni niczym i zawzięcie wiosłowali. Tam właśnie po raz pierwszy w życiu byłem " storpedowany": nasza łódka wynajęta za kilka tysięcy marek /okres inflacji/, obsadzona znacznie ponad normę, została przewrócona przez jednego z najlepszych pływaków gimnazjalnych, który nie zważając na przeszkody drożdżowe zabawił się w łódź podwodną, czy raczej w okręt podwodny, jak każą pisać fachowcy.

Gdy dzisiaj z odległości czasu myślę o moim dzieciństwie w pięknym mieście Lwowie, zastanawia mnie ten dziwny pęd " śródlądowych" ludzi lwowskich do wody, pływania, żeglugi. Przypominam sobie istne wędrówki niedzielnych tłumów lwowskich na stawy janowskie, na stawy Zimnej Wody i Gródka Jagiellońskiego. Zastanawiające było to ukochanie odległego morza i polskich wód w mieście pozbawionym nawet przyzwoitej rzeki. Z biegiem lat powstawały towarzystwa pływackie, kajakowe, które mogły się poszczycić niepoślednimi wynikami.

Ach te kajaki! Uśmiecham się do własnych wspomnień. Jest jakaś letnia niedziela roku 1935. Ten dzień obrała sobie właśnie pewna organizacja społeczna jednego z przedmieść Lwowa na poświęcenie i uroczysty " spław" dwóch kajaków " Pełtwią, Bugiem i Wisłą do Bałtyku." Obydwa kajaki nazwano na cześć " Lwowskiej Fali" imionami jej popularnych postaci: " Szczepko" i " Tońko." Przed małym kościółkiem na przedmieściu zebrała się cała gromada wykonawców programu Rozgłośni Lwowskiej i przezacne grono typowych działaczy lwowskiego przedmieścia. Kochane, poczciwe, zaróżowione pyszczyska, lśniące fryzury, wąsy " na glanc," fantastycznie zakręcone, twarde kołnierzyki i obowiązkowe korale w krawacie . . .

Święto, morskie święto lwowskiego przedmieścia. Ksiądz uroczyście pokropił " Szczepka" i " Tońka" leżących na ziemi, obróconych do góry dnem. Po czym przemówił pan prezes i pan komendant Straży Pożarnej i przedstawiciel " Ligi Morskiej i Kolonialnej," po czym całe towarzystwo łącznie z dwoma wybranymi żeglarzami " wielkiego spławu do Bałtyku" — udało się na dłuższą przechadzkę z kajakami na plecach, celem odszukania płynącej daleko za mostem kolejowym macierzystej rzeki Pełtwi. Gdy stanęliśmy nad jej brzegami, orkiestra dęta, silnie zaciskając nozdrza odegrała " Marsza Gladiatorów," po czym niżej podpisany był zmuszony wygłosić okolicznościowe przemówienie, myślę bez zarozumiałości, że jedno z nielicznych nad brzegami Pełtwi i na jej cześć.

Gdy w " ciężkiej atmosferze" słowa moje przebrzmiały, dwie ofiary spławu załadowano do kajaków i pchnięto na niebezpieczne, mętne wody. Grono obywatelskie dało huczne brawo, a orkiestra zagrała: " Za Niemen." Sądzę, że była to mała przesada, gdyż o Niemnie nie mogło być nowy, jako że zaraz za zakrętem " Szczepko" utknął na tajemniczej, naturalnej przeszkodzie, a " Tońko" zwolnił biegu. Jeden z ojców przedmieścia nachylił się i szepnął mi konfidencjonalnie do ucha: — " Panie dobrodzieju, ta to tylko " sembolicznie," bo jakżeż można tą kanalizacją magistracką do Bałtyku dopłynąć? Obydwa kandydaty, pojadą popołudniu pociągiem do Bugu, tylko trzeba będzie kajaki wypucować, bo w Pełtwi, to niewiadomo . . ."

Z takim to trudem i humorem szukał Lwów kontaktu z polskim morzem. W tej drobnej, a tak szeroko opisanej przeze mnie historii dwóch kajaków, tkwi w istocie rzeczy wielka tęsknota natury polskiej. Z tęsknoty tej powstaje naturalny pęd do morza, rodzą się najlepsi marynarze i żeglarze-Polacy. Dlatego to nam pewne rzeczy i sprawy wydają się naturalne i proste, każdego jednak obcokrajowca zastanowić musi fakt wielkiej sławy, jaką niewątpliwie w okresie zaledwie ćwierćwiecza swego istnienia zdobyła Polska Marynarka. Jak mało w tych 25 latach miesięcy spokoju i okresów normalnego rozwoju, ile natomiast zawodów, ile trosk, niezaspokojonych potrzeb, ile ofiar. A przede wszystkim, jaki ogrom w y t r w a ł o ś c i, tej najbardziej typowej cechy polskiego marynarza.

Brytyjczycy — dobrzy psychologowie — ludzie morza, wyczuli w Polakach dobrych żeglarzy i ocenili sprawiedliwie wkład polskiej siły morskiej w tej wojnie. Nie będę tu przytaczał oficjalnych wypowiedzi czołowych osobistości brytyjskich. Jest tych wypowiedzi, bardzo cennych i zaszczytnych wiele. Przytoczę tu na dzisiejszą rocznicę tylko dwa skromne dowody, które jasno podkreślają świetność p r o p a g a n d y w najlepszym tego słowa znaczeniu, którą roznosi wszędzie polska bandera.

Przed kilkoma miesiącami na jednej z ulic Londynu do mnie i mojego przyjaciela przystąpił schludnie ubrany staruszek, który zdjął kapelusz i w sposób bardzo uroczysty, ale i odruchowo prosty powiedział: " Salut to Poland." Odkłoniliśmy się pięknie i zawiązaliśmy rozmowę, w czasie której okazało się, że ów gentleman ma syna w marynarce brytyjskiej. Jedynak jego brał udział w r. 1940 w operacjach pod Norwegią i był świadkiem działań naszych okrętów, nawiązał przyjaźń z marynarzami polskimi i po tym dużo opowiadał ojcu, jacy to " wonderful chaps" są chłopcy z " Polish Navy." Staruszek pragnął bardzo spotkać kiedyś polskiego marynarza, ale postanowił w końcu na nasze ręce przekazać słowa uznania dla naszych walczących kolegów z Marynarki. Czynimy zadość życzeniu nieznajomego Brytyjczyka.

Przed kilkoma dniami w drodze z Londynu w przepełnionym przedziale kolejowym spotkałem dwóch objuczonych workami i koszykami Szkotów w cywilnych ubraniach jadących do Glasgowa. Jeden z nich szepnął mi poufnie " Merchant Navy," drugi wyciągnął z koszyka wielką kiść winogron, położył palec na ustach i powiedział: " Hush, hush, from Italy." Zapachniało mi słońcem Południa, zabrzmiała mi w uszach piosenka o Sorrento. Oczywiście całą kiść rozdzieliłem sprawiedliwie pomiędzy łakomie spoglądających pasażerów przedziału. Niedługo zastanawiałem się, dlaczego właśnie ja zostałem tak szczodrze obdarowany pierwszymi " owocami zwycięstwa." Szkocki sailor powiedział bardzo szczerze: — " Spotykaliśmy się tam i tu nieraz z polskimi marynarzami z Waszej Marynarki Handlowej i Wojennej. To są naprawdę " good sailors" i zacne kompany . . ."

Z bliskiej perspektywy trudno nam dzisiaj docenić całą epopeję morską Polski w tej wojnie. Doczeka się ona swego historyka, doczekała się już chwały nieśmiertelnej. Może tego wszyscy nie czujemy, może i marynarze tego nie czują, ale to jest sprawa niewątpliwa. Jedna rzecz, której z całego serca należało by sobie życzyć w dniu dzisiejszym, to ściślejszego związku uczuciowego pomiędzy zamkniętą w kręgu swych spraw emigracją cywilną, pomiędzy oddalonymi w terenie żołnierzami wojska, a polską Marynarkę Wojenną i Flotą Handlową. Marynarze muszą wiedzieć, że serca nasze są z nimi, że mamy dla nich podziw i uznanie, że szukamy drogi, choć dzieli nas przestrzeń, że nawiązujemy łączność nie tylko dziś na to ich święto, ale na codzień, na zawsze.

Gdziekolwiek dojdą Was nasze słowa, czy na morzu w pracy, czy na lądzie w chwili zasłużonego wypoczynku, uwierzcie w ich szczerość. Potrzebna nam taka łączność w chwili, kiedy w myślach naszych zarysowuje się ostatni rejs: Wielka Brytania-Gdynia, a stamtąd spław kajakowy Wisłą, Bugiem do Pełtwi. I nie " sembolicznie," ale rzeczywiście. Na pełnych obrotach.

WIKTOR BUDZYŃSKI

Szkic sytuacyjny

W LIBANIE DALEJ WRZE

Oświadczenie generała Catroux w sprawie losów Libanu nie zadowoliło władz brytyjskich. Minister dla spraw Bliskiego Wschodu, Casey, który bawi w Bejrucie, stwierdził. że stanowisko francuskie nie odpowiada brytyjskiemu, że mimo zapewnień, że w Libanie panuje spokój, trwa tam wrzenie, że członkowie rządu libańskiego nie chcą rokować z generałem Catroux i że część ich znajduje się jeszcze w więzieniu.

To starcie się interesów francusko-brytyjskich jest wyjątkowo nie na czasie. Z jednej bowiem strony daje ono sposobność Niemcom do liczenia na jakieś dalsze rozłamy między sojusznikami, z drugiej utrudnia zadania wojenne w obszarze Morza Śródziemnego. Turcja, która patrzy na to wszystko, a ma równocześnie garnizony niemieckie na Leros i Samos i Kos, zastanawia się coraz bardziej, czy jednak nie opóźnić swojego wejścia do wojny. Tak więc wybuch tego sporu może się przyczynić do opóźnienia naszych akcyj.

Równocześnie de Gaulle zaostrza swój kurs. Jego Komitet uważa się coraz bardziej za " rząd republikańskiej Francji." Członkowie ruchu podziemnego z Francji poczynają sobie coraz śmielej. Ostrzeżenie skierowane przez Churchilla do Komitetu algierskiego, że jest on tylko " *powiernikiem woli Francji*," nie odniosło skutku. Przeciwnie, de Gaulle coraz wyraźniej steruje ku stanowisku nieprzejednanemu. Polityka francuska zaczyna coraz gwałtowniej pokazywać pazury.

Nie sposób ukrywać, że taki rozwój wypadków jest mocno niepożądany. De Gaulle strofowany jest mocno przez pisma brytyjskie /n.p. " *Observer*" z dnia 13.XI./. Amerykanie posyłają mu notę nader ostrą. W łonie samego Komitetu nie ma, jak się zdaje, zupełnej jedności. Dowodem tego fakt, że de Gaulle miał włączyć do Komitetu dwóch komunistów, że już podobno przyjęli oni stanowiska, po czym jednak okazało się, że nie przyjęli. Pismo komunistyczne " *Liberté*," wychodzące w Algierze, atakuje de Gaulle'a za to, że opiera się decyzjom moskiewskiej konferencji w sprawie Komitetu europejskiego w Londynie.

ECHA MOSKIEWSKIE

Oświadczenie Cordell Hulla przed połączonymi Izbami parlamentu amerykańskiego nie wniosło wiele nowego do poprzednich jego wynurzeń na temat wyników narad w Moskwie. Zaznaczył on, że sprawa granic została odłożona na okres późniejszy, mówił wiele o suwerennej równości narodów małych i wielkich." Mowa stanowiła raczej zbiór ogólników.

Na tym tle pewne pisma londyńskie zaczęły wyrażać krytyczne uwagi o naradach w Moskwie /n.p. " *Observer*" z dnia 21.XI. zaznaczając, że " porozumienie moskiewskie wyrażało przede wszystkim chęć porozumienia"/. Pisma moskiewskie poczęły wysuwać coraz wyraźniej tezy polityki sowieckiej, a więc n.p. sprzeciw w stosunku do federacyj w Europie, uważając, że państwa Europy po wojnie nie będą wiedziały " co czynią," że nie sposób tego rodzaju ważnych zagadnień, jak federacje, powierzać państwom, które będą miały inne zadania przed sobą i jeszcze nie odnalazły swojej woli i duszy. W związku z tym " *Izwiestja*" atakowały pisma takie, jak " *New Statesman*" oraz " *Economist*" za odmienne interpretowanie wyników moskiewskich.

Wszystko to dowodzi, że jednak trzeba będzie więcej i ważniejszych spotkań, celem ustalenia jakiegoś porozumienia na temat przyszłości Europy. *Doniesienia z Waszyngtonu powiadają, że spotkanie trzech: Roosevelta, Churchilla i Stalina odbyć się może w najbliższym czasie.* Nie było by nic dziwnego, gdyby doniesiono któregoś dnia, że spotkanie takie już się odbyło, że odbyło się tam i tam i że powzięto takie a takie postanowienia. Wydaje się, że apel tej trójki do narodu niemieckiego, ażeby przyśpieszył rozstrój kraju przez podniesienie swojego głosu, jak i podanie " warunków bezwarunkowego poddania," byłby możliwym wynikiem narad trójcy. Jest rzeczą znamienną, że w czasie ostatnich nalotów na Rzeszę samoloty sojusznicze zrzucały przed bombami ulotki wzywające naród niemiecki do przejawienia swojej woli. Podkreślano, że walka jest dla Rzeszy beznadziejna.

RACHUBY NIEMIECKIE

Na cóż jednak liczy kierownictwo Rzeszy? Na przeciąganie się wojny, na wywołanie w roku 1944-ym i później takiego stanu, w którym zmęczenie wojną może przynieść rozmaite odruchy, kiedy przez trwanie wojny mogą pojawić się nowe czynniki, nowe możliwości manewru politycznego.

Armia niemiecka walczy dalej i nie jest rozbita. Kontrataki niemieckie nie mają większego znaczenia, ale dowodzą, że niemieckie siły pancerne mogą jeszcze przejść do akcji. Pochód sowiecki napotyka na coraz to większe trudności. Dzisiaj już i pisma angielskie ostrzegają przed nadmiarem optymizmu, dowodzą, że jednak zapasy wojenne nie zostaną przerwane na skutek zimy i że armia Rzeszy walczy twardo.

Totalna mobilizacja da Niemcom na wiosnę 1944-go nowe zasoby i dywizje. We Włoszech armia brytyjska i amerykańska posuwają się bardzo wolno. " *Observer*" z dnia 21.XI. rozważając powody tego stanu, zaznacza, że jednak Niemcy wiedzieli o rokowaniach Badoglia, że dzisiaj mają we Włoszech 10 dywizyj i że nie sposób tej siły przeforsować. Jest rzeczą zastanawiającą, że nie oglądamy jeszcze większego pokazu lotniczego, któryby wróżył atak na lądzie.

Na wyspach Dodekanezu Niemcy uzyskują powodzenia przez rzucenie spadochroniarzy do akcji. Dowodzi to — podobnie jak coraz ostrzejsza walka z powstańcami w Jugosławii — że jednak siły niemieckie na Bałkanach się wzmogły i że Rzesza konsoliduje obronę fortecy europejskiej.

Wszystko to zdaje się świadczyć o tym, że nasze siły nie są jeszcze odpowiednio zespolone, nie są jeszcze w tej mierze spore, ażeby podjąć wielkie działania, że siły niemieckie są dalej znaczne /Churchill mówił o 400-*tu dywizjach*/ i że optymizm z lata r.b. ustępuje miejsca bardziej ostrożnym obliczeniom.

BOMBARDOWANIE RZESZY

Lotnictwo sojusznicze przystąpiło na nowo do bombardowania Rzeszy. Olbrzymie siły atakowały Berlin, Leverkusen, Ludwigshafen i wydaje się, że szkody wyrządzone przez te naloty są znaczne. Nie wiemy jeszcze, w jakiej mierze będzie rzeczą możliwą utrzymać naloty te na odpowiednim poziomie. Przekonamy się, czy obecne naloty są istotnie wstępem do stałej ofensywy na Rzeszę, czy znowu po jakimś czasie ciągłość ataku się przerwie.

Bombardowanie Nadrenii i obiektów w Ludwigshafen dowodzi, że jeszcze jest co bombardować na zachodzie Rzeszy, zanim przystąpi się do bombardowania centrum i wschodnich połaci Niemiec. Coraz wyraźniej ustala się przekonanie, że jednak *zmłócenie lotnicze Rzeszy jest zadaniem bardzo trudnym.* W pismach amerykańskich pojawiły się przepowiednie — nie wiadomo o ile poparte autorytetem władz — że " jeżeli do pewnego czasu lotnictwo anglosaskie nie uzyska wyników przez nie spodziewanych, to wówczas pozostanie konieczność przejścia do inwazji."

Jest to zdaje się ujęcie trochę nieścisłe. Przypuszczać należy, że bombardowanie lotnicze ma na celu stałe niszczenie i wykruszanie potęgi wojskowej Rzeszy. Skutki tego wykruszania odczuć się dają zarówno na froncie wschodnim, gdzie wojska niemieckie nie mogą rozporządzać już takim bogactwem materiału i sprzętu jak dawniej, jak i na froncie zachodnim, gdzie nie dostaje poważnie sił lotniczych, ażeby atakować Anglię.

Lotnictwo samo nie skruszy Rzeszy. Gdyby jednak do jakiegoś terminu n.p. wiosny 1944-go r. nie było wyników, jakich się spodziewano, to nie znaczy to jeszcze, ażeby bombardowanie nie powiodło się, ażeby ta ofensywa zawiodła. Przed jakimkolwiek atakiem na kontynent należy oczekiwać niebywale ostrego bombardowania pasów przybrzeżnych całej Europy, które będzie miało na celu zmylenie wroga co do kierunku właściwego lądowania /czy lądowań/. Dowodzenia amerykańskie zdają się mieszać te sprawy.

Wracając do bombardowań lotniczych Rzeszy to raporty składane przez lotników brytyjskich i amerykańskich powiadają, że obrona z ziemi jest przeważnie dobra i że ilość myśliwców mocnych jest znaczna. Obrona nad Ludwigshafen była twarda, natomiast nad Berlinem słaba. Czy było to wynikiem zaskoczenia /albowiem Berlin przypuszczał, że nalot mógł być tylko dywersją maszyn " Mosquito"/, czy też po prostu nie starczyło obrony na dwa ośrodki, nie wiemy. W każdym razie stan obrony lotniczej Rzeszy nie wykazuje takiego osłabienia, które mówiło by, że i w tej dziedzinie jest gwałtowne cofanie się.

I to także sprawia, iż bombardowanie lotnicze ma swoje granice i że nic nas chyba nie uchroni od konieczności uderzenia na kontynent, uderzenia, które może być bardzo ciężkie, ofiarne, krwawe.

Londyn, dnia 21.XI.1943

ZBIGNIEW GRABOWSKI

Z tygodnia na tydzień

11 l i s t o p a d a : W Palestynie odbyła się uroczystość przekazania przez tamtejsze polskie uchodźstwo sztandaru dla jednego z oddziałów Armii na Wschodzie na ręce gen. Andersa.

13 l i s t o p a d a : Naczelny Wódz, gen. broni K. Sosnkowski przybył do miejsca postoju Armii na Wschodzie.

—Naczelny Wódz gen. broni K. Sosnkowski wydał rozkaz do żołnierzy Armii Polskiej na Wschodzie, w którym powiedział: " Szeregi nasze — Wy stąd ze Wschodu i Wasi towarzysze broni z Wielkiej Brytanii — mogą rychło stanąć w ogniu walki. Z niecierpliwością czekamy na ten dzień tak dla serc żołnierskich upragniony. W czasie obecnej podróży starałem się uzyskać dla Was odpowiednie warunki pracy bojowej w ramach alianckich sił zbrojnych. Reszta do Was należy . . ."

14 l i s t o p a d a : Kontrtorpedowce brytyjskie i O.R.P. " Piorun" ostrzeliwały z Zatoki Gaeta pozycje niemieckie, leżące na północ od Venafro, przed linią frontu amerykańskiej Piątej Armii.

—Lotnik amerykański pochodzenia polskiego st. sierż Józef Sawicki, odznaczony został Krzyżem Walecznych za męstwo i odwagę wykazane w boju, kiedy uczestniczył w wyprawach bombowych polskiego dywizjonu.

16 l i s t o p a d a : Na jednej ze stacji lotniczych odbyła się dekoracja lotników polskich odznaczeniami brytyjskimi. Dowódca jednego polskiego skrzydła mjr. A. Gąbszewicz odznaczony został D.S.O., dowódca innego skrzydła polskiego mjr. W. Żak oraz kpt. B. Gładych odznaczeni zostali D.F.C.

—Naczelny Wódz gen. broni K. Sosnkowski był obecny na ostrym strzelaniu oddziałów artylerii Armii Polskiej na Wschodzie.

18 l i s t o p a d a : Ogłoszono, że wojska sowieckie zajęły Korosteń i Rzeczycę. Podano również do wiadomości, że kontrataki niemieckie na froncie Żytomierz-Fastów zostały odparte.

19 l i s t o p a d a : W nocy z 18/19 lotnictwo brytyjskie bombardowało Berlin i Ludwigshafen. Był to nalot, w którym wzięła udział największa dotychczas ilość ciężkich bombowców brytyjskich.

—Polskie dywizjony myśliwskie osłaniały wyprawę bombową. Tego samego dnia polski myśliwski dywizjon rozpoznawczy wykonał lot na rozpoznanie żeglugi npla. Z wszystkich tych działań piloci polscy powrócili.

20 l i s t o p a d a : Oddziały amerykańskich sił zbrojnych lądowały na brytyjskich Wyspach Gilberta, okupowanych przez Japończyków.

22 l i s t o p a d a : Podano do wiadomości, że Naczelny Wódz generał Kazimierz Sosnkowski w dalszym ciągu swego pobytu na Bliskim Wschodzie dokonał inspekcji Szkół Junaków, odwiedził jeden ze szpitali wojskowych oraz był obecny na ćwiczeniach kompanii transportowej.

Dla jeńców: "paczki od serca"

Drogi Redaktorze,

Jako rezultat apelu Wiktora Budzyńskiego w nr. 45 "P.W." sygnalizujący, że ofiarność na "Paczki od serca" słabnie, otrzymałem od byłego jeńca znajdującego się obecnie w Hospital Prewett, M.I. Basingstoke, list w którym pisze:

"Zbliżają się święta Bożego Narodzenia, smutne tu będą zdala od Kraju i od rodziny, o ile cięższe dla Braci naszych za drutami stalagów i oflagów niemieckich. Ja je tam spędzałem, pamiętam i nie zapomnę. Wielu wiadomości od rodzin nie otrzymuje, paczek też żadnych."

Były ten jeniec podpisujący się pseudonimem Zosiński przesyła na moje ręce £1, który w załączeniu przekazuję na fundusz "Paczek od serca."

Aleksander Janta

* * *

W załączeniu przesyłam P.O. na sumę 3 funtów na paczki od serca dla naszych jeńców w Niemczech. Dla tych specjalnie, którzy dotąd żadnej paczki nie otrzymali.

Z poważaniem

st. sierż. pilot N.M.

* * *

W załączeniu przesyłam Postal Order na kwotę sh. 20 /dwadzieścia szylingów/ z przeznaczeniem na paczki dla jeńców polskich w Niemczech.

Łączę wyrazy poważania

Z. Kołodziej

* * *

Do Redakcji "Polski Walczącej" Londyn,

W załączeniu przesyłam kwotę £8 sh.3 z przeznaczeniem na pomoc polskim jeńcom wojennym w Niemczech. Kwota ta została złożona z dobrowolnych składek przez podofic. i szereg. Eskadry "B" z okazji Święta Odzyskania Niepodległości.

Dowódca . . Servicing Echelon'u
por. inż. P. Andrzej

* * *

Przesyłam 1 funt na paczkę gwiazdkową dla jeńców polskich w Niemczech.

st. sierż. W.T.

* * *

W załączeniu przesyłam £10 /słownie dziesięć funtów/ zebranych na wystawie fotografii w świetlicy Komp. Saperów . . Sam. Brygady Spadochronowej, na paczki dla polskich jeńców w Niemczech.

Jadwiga Massalska, świetliczarka

* * *

Ministerstwo przesyła w załączeniu czek na kwotę £2.12.6 nadesłany przez ks. Woodbridge /West Bridgford, Notts/

Suma powyższa zebrana została w parafii Woodbridge po odczycie p. Aleksandra Janty i zgodnie z wolą prelegenta przekazana zostaje przez Ministerstwo na "paczki od serca."

Referat Odczytowy Min. Inf.
Zygmunt Nagórski

* * *

Łączną sumę zbiórki w dzisiejszym numerze £28.15.6 /słownie dwadzieścia osiem funtów, piętnaście szylingów i sześć pensów/ przekazaliśmy Sekcji Pomocy Jeńcom Wojennym — Stowarzyszenia Służby Społecznej Kobiet.

Suma powyższa podnosi ogólną sumę zebraną dotychczas na ten cel za pośrednictwem "Polski Walczącej" do £1,130.19.10 /słownie tysiąc sto trzydzieści funtów, dziewiętnaście szylingów i dziesięć pensów/ i 50 milrejsów.

Zbiórka książek

Do Redakcji "Polski Walczącej,"

Proszę uprzejmie o przyjęcie dla Polaków na Bliskim Wschodzie to co mam chwilowo t.j. 2 tomy miesięcznika "Nowa Polska" i 2 zeszyty "Co słychać."

Zosiński

* * *

Przesyłam kilka książek dla żołnierzy na Bliskim Wschodzie.

A. Waszkowski

Załączone: "Basic English for Polish Students," "The Basic way to English," "Essential English," "ABC for the RAF," "Słownik polsko-angielski," "Wśród lodów."

* * *

Redakcja "Polski Walczącej,"

Przesyłam: "The German Invasion of Poland," "1000 słów po angielsku," Z. Nowakowski: "The Cape of Good Hope," "Kalendarz P.C.K. /1941/."

Z poważaniem

Inż. Bogucki Władysław

/Książkę: "Nauka angielskiego MacCallum" wysłaliśmy na życzenie ofiarodawcy pod wskazanym adresem./

* * *

W załączeniu przesyłam z prośbą o przekazanie Armii Polskiej na Bl. Wsch. 7 książek ofiarowanych przez . . . Komp. Łączn. oraz z naszego zapasu: Rzeczpospolita — 100 egzemplarzy, Szopka Żołnierska — 100 egzemplarzy, Złota Chorągiew — 50 egz., Klejnot Srebrzystych Mórz — 10 egz., Ku jakiej Polsce idziemy — 50 egz., Łuna nad Warszawą — 50 egz.

Szef Wydziału Op. Nad Żołn.
mjr. K.

Dla Polaków w Rosji: £10,375

MARYNARKA WOJENNA — POLAKOM W ROSJI

Oficerowie, podoficerowie i marynarze Polskiej Marynarki Wojennej przekazują £250 /słownie: dwieście pięćdziesiąt/ na pomoc Polakom w Rosji.

* * *

Szanowny Panie Redaktorze,

W załączeniu przesyłam M.O. Nr. KP 12578 na sumę £10.16.0 zebraną podczas wystawy fotograficznej w Swindon na pomoc dla Polaków w Rosji. Swindon było 21. miejscowością, którą odwiedziła wystawa "Through Polish Eyes" — teraz już "pełnoletnia."

Z poważaniem

Paweł Miller

* * *

Przesyłam sh. 10 na dzieci polskie w Rosji. Nieprzyjęty zwrot kosztów podróży na szkocko — polską imprezę.

wchm. K.B.

* * *

Dear Editor,

I am sending £1 for the Fund for Polish Children in Russia.

Yours sincerely,

Mary Gilroy

* * *

ŁAŃCUCH OFIAR

Redakcja "Polski Walczącej,"

Załączam Postal Order na sh.2 przesłany mi przez inicjatora "Łańcucha Pomocy Polakom w Rosji." Mój Postal Order posłałem dalej, następnemu.

S.W.

Łączną sumę zbiórki w dzisiejszym numerze £262.8.0 /słownie dwieście sześćdziesiąt dwa funty i osiem szylingów/ przekazaliśmy Polskiemu Czerwonemu Krzyżowi.

Suma powyższa podnosi ogólną sumę zebraną dotychczas na ten cel za pośrednictwem "Polski Walczącej" do £10,375.8.11 /słownie dziesięć tysięcy trzysta siedemdziesiąt pięć funtów, osiem szylingów i jedenaście pensów/, 28 dolarów kanadyjskich, 108 pesetów hiszpańskich, 5½ dolarów amerykańskich, 15 czerwieńców i 100 milrejsów brazylijskich.

W czasie pobytu Harcerskiej Wyprawy w Liverpool dzieci z kilku szkół zebrały składkę na ogólną sumę £15.15.0, które to pieniądze przekazano na Polish Children Rescue Fund:

From Harrison Jones Boys' School 25/-, from Girls' School 25/-, and from Infants' School £1.0.0 £3.10.0/ for Polish Children. Amount of £6.14.0 has been collected by Children of Knovsley County School, Long View, Huyton, presented to the Polish Childrens Fund. From St. Francis Xavier Girls, Haigh Str., amount of £5.0.0 for Polish Children Fund. From Devecot Grand Road School 5/- for Polish Children.

The money has been given by Polish Scouters to the Polish Children Rescue Fund.

With many thanks,

F.Ż.

Tekst: RYSZARD POBÓG

PRZYGODY WALENTEGO POMPKI

Rysunki: MARIAN WALENTYNOWICZ



Gdy ktoś wraca z urlopu
Są zwyczaje utarte:

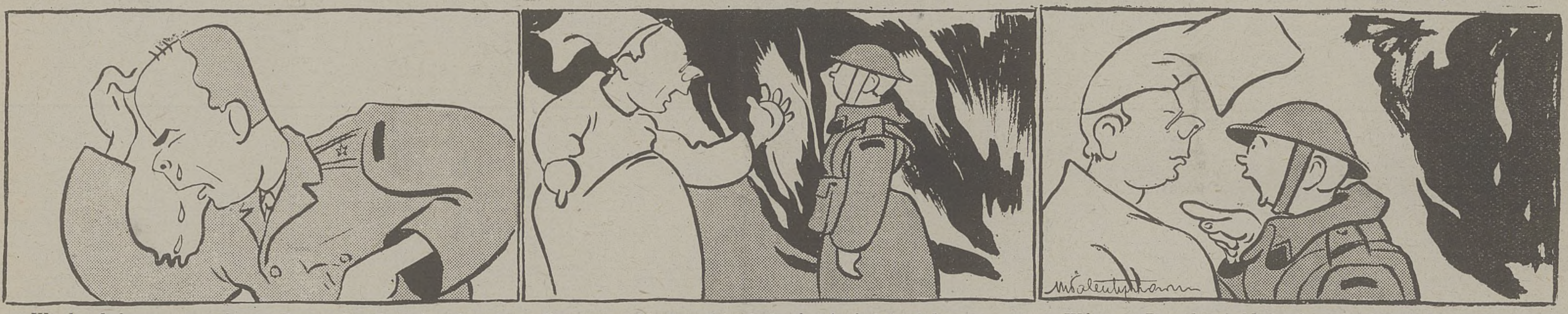
Objął służbę Walenty
No i poszedł na wartę . . .

A w baraku Walusia
Siedział jakiś niezdara—

Piekł króliki w piecyku
Aż zapalił się barak.

Pompka alarm zarządził,
Ruch rozpoczął się w beczkach,

Każdy gasił, a barak
Tak się spalił, jak świeczka.



Wtedy głośno rozpaczać
Zaczął pewien chorąży,

Bo sto funtów z baraku
Uratować nie zdążył . . .

Potem przybiegł szef kuchni
I narobił też krzyku,

Że pieniądze od dawna
Przechowywał w sienniku!

Wówczas Pompka rzekł: szefie,
Trzeba zacząć na nowo

I jak ja—składać forsę
Na książeczkę pocztową!

Dyrekcja Polskiej YMCA w Wielkiej Brytanii uprzejmie prosi wszystkich byłych członków rzeczywistych, wspierających i uczestników Polskiej YMCA w Polsce, o łaskawe podanie swych obecnych adresów — z zaznaczeniem Ogniska macierzystego w Polsce — do Głównego Biura Polskiej YMCA w Wielkiej Brytanii: NASH HOUSE, 39A, MADDOX STR., LONDON, W.1.

SPIS RZECZY:

WYDAJE WYDZIAŁ PRAC KULTURALNO-OŚWIATOWYCH MIN. OBR. NAROD.
Adres Redakcji (Editorial Offices): 5, Portugal St., W.C.2. Tel., HOLborn 7600. I-e piętro.
Redaktor przyjmuje w poniedziałki i wtorki od godziny 11-ej—13-ej.
Redakcja nie zwraca rękopisów niezakwalifikowanych do druku.
Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Warunki prenumeraty: Miesięcznie z przesyłką pocztową—sh.1. Kwartalnie z przesyłką pocztową—sh.3. Należność prosimy wpłacać przekazem pocztowym (Postal Order) pod adresem Administracji.

Ceny ogłoszeń: 1 cal przez jeden łam—sh.20. Zarezerwowane miejsce 50% drożej. Ogłoszenia o poszukiwaniu pracy—2sh. za wiersz.

Adres Administracji (Business Offices): 63, Lincoln's Inn Fields, W.C.2. Tel., Chancery 5505' i 5506.

Printed for "Polska Walcząca" by St. Clements Press, Ltd., Portugal St., Kingsway, W.C.2. Registered at the G.P.O. as a newspaper.

POSZUKIWANIA

Mr. Clifford Eyre, 74, Feretson Rd., Manor Estate, Sheffield 2, Yorks, poszukuje WALERIANA KACZMARKA z Cité de Brebis, Mazingarbe, Pas de Calais, Francja.

* * *

W. MICHALSKI, c/o Mrs. Walter, 57, King Richard Str., Coventry, poszukuje J. SZOSTAKA.

* * *

Kto z Polaków przybyłych z Rosji lub Iranu może udzielić wiadomości o JERZYM HANUSZU, ur. 1905 r., zamieszkałym ostat. we Lwowie, skąd został pod koniec 40 r. wywieziony do więzienia /obozu/ w Czerepowcu pod Moskwą? Zwolniony w r. 41 r. widziany ostatni raz w Archangielsku. Wiadomości proszę kierować do Admn. "P.W." pod "K.A.M."

* * *

Poszukujemy krewnych, względnie znajomych następujących jeńców w niewoli niemieckiej:

pchor. MALESA JÓZEF, ppor. SZWEBLIK KAROL, ppor. PAWERA LUDWIK.

Poszukujemy również MIECZYSŁAWA KOWALSKIEGO, dla którego mamy kartkę od jeńca ppor. WOLSKIEGO STEFANA.

Adresy wyżej podanych posiada Koło Ślązaków Cieszyńskich, 91, Queen's Court, Queensway, London, W.2.

* * *

P. Eugeniusz Kazimierz GODLEWSKI proszony jest o podanie swego adresu do Redakcji "Polski Walczącej."